

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Руководитель
магистерской программы
ВМ.5543.2014 «История»
д.и.н., профессор Фёдоров С.Е.

Председатель ГЭК
д.и.н. Алексеев А.И.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ 1891-1916 гг. СООРУЖЕНИЕ УССУРИЙСКОЙ И АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Д и с с е р т а ц и я

на соискание степени магистра по направлению 46.04.01 «История»
магистерская программа – ВМ.5543.2016 «История»

Рецензент:
к.и.н., доцент
Иванов Д.Н.

Выполнил
студент
Сапаров Д.Д.

Работа представлена в комиссию
«_____» _____ 2016 г.

Секретарь комиссии:

Научный руководитель
д.и.н., профессор
Флоринский М.Ф.

Санкт-Петербург

2016

Содержание

Введение	3
Глава 1. Экономическое и административное развитие Сибири и Дальнего Востока на рубеже XIX-XX вв.....	15
§1. Социально-экономическое развитие Дальнего Востока. Первые проекты строительства транспортной системы региона	15
§2. Аппарат управления сооружением железных дорог	27
Глава 2. Уссурийская железная дорога – первая магистраль Дальнего Востока.....	33
§1. Проектирование, изыскания и строительство дороги	33
§2. Эксплуатация Уссурийской железной дороги	44
§3. Роль Уссурийской железной дороги в развитии культурного и хозяйственного потенциала Дальнего Востока.....	57
Глава 3. Строительство Амурской железной дороги – заключительный этап в сооружении Великого Сибирского пути	64
§1. Проблемы дальневосточного края и начало сооружения Амурской железной дороги	64
§2. Строительство Амурской железной дороги и рабочий вопрос	74
§3. Дальний Восток – новый экономический регион России	92
Заключение.....	105
Список использованных источников и литературы.....	110
Приложение.....	118

Введение

Тема работы – железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в 1891-1916 гг., а именно Уссурийской и Амурской железных дорог, придавших новый импульс развития этого региона. В истории России, с её огромными пространствами, железные дороги сыграли уникальную роль, они буквально «преобразили страну, оказав влияние на все стороны её жизни, способствовали быстрому развитию её хозяйства и культуры, освоению самых отдалённых её уголков, продвижению России по пути технического прогресса»¹. Такая огромная страна не могла бы существовать без мощных и надёжных транспортных коммуникаций. Россия нуждалась в железных дорогах. Важнейшим этапом в развитии сети железных дорог России стало сооружение в период с 1891 по 1916 гг. Великого Сибирского пути, протянувшегося от Уральских гор до побережья Тихого океана. Чрезвычайно важными этапами в этом процессе являлось строительство Уссурийской и Амурской железных дорог, как начального и конечного участка самой протяжённой в мире железной дороги.

Актуальность диссертационного исследования заключается в недостаточной изученности проблемы транспортного освоения дальневосточного региона и роли железных дорог в хозяйственной колонизации края. Строительство железных дорог на Дальнем Востоке в конечном итоге позволило обеспечить значительный объем грузовых и пассажирских перевозок, связать между собой сельскохозяйственные, промышленные предприятия и рынки сбыта продукции. Железные дороги, подобно Уссурийской и Амурской магистрали, являлись не только новыми путями сообщения, но и придавали импульс в развитии сельскохозяйственных и промышленных предприятий.

Хронологические и территориальные рамки исследования. Нижняя хронологическая граница – 19 мая 1891 г., начало строительства Уссурийской железной дороги, как первого участка Великого Сибирского пути. Верхняя хронологическая граница – 5 ноября 1916 г., окончание строительства Восточного

¹ *Фадеев Г.М., Анисимов П.С. и др. Железные дороги России: история и современность в фотодокументах. СПб., 1996. С.2.*

участка Амурской железной дороги. Территориальные рамки исследования – Дальний Восток Российской империи, в который входили Приморская, Сахалинская, Забайкальская, Амурская, Якутская области.

Объект исследования – Уссурийская и Амурская железные дороги в период с 1891 по 1916 гг.

Предмет исследования – строительство железных дорог и развитие инфраструктуры населённых пунктов дальневосточного региона.

Научная новизна диссертации заключается в том, что в дореволюционной, советской и постсоветской историографии многие сюжеты, связанные с процессом строительства и эксплуатации Уссурийской и Амурской железных дорог рассматривались бегло. Предметом исследований историков являлся Великий Сибирский путь в целом, его значимость, как крупнейшего государственного проекта в истории дореволюционной России. В настоящем исследовании впервые всесторонне освещены вопросы, связанные со строительством Уссурийской и Амурской железных дорог, с их влиянием на социально-экономическое развитие Дальнего Востока. В процессе изучения проблемы применялись различные теоретические и эмпирические методы: анализ, обобщение, аналогия, составление статистических таблиц и графиков.

Цели и задачи диссертационного исследования. Цель исследования заключается в освещении технических аспектов строительства и эксплуатации Великого Сибирского пути, а также его роли в социально-экономическом развитии Дальнего Востока на примере Уссурийской и Амурской железных дорог. В диссертационном исследовании поставлены следующие задачи:

1. Изучить экономическое положение Сибири и Дальнего Востока на рубеже XIX-XX вв.
2. Установить степень влияния дальневосточных железных дорог на развитие основных отраслей хозяйства региона.
3. Охарактеризовать геополитические и социально-экономические предпосылки железнодорожного строительства на Дальнем Востоке.

4. Определить роль железных дорог на Дальнем Востоке в развитии переселенческого движения в начале XX в.

Степень научной разработанности темы. Русская историко-экономическая наука ещё в конце XIX – начале XX вв. уделяла много внимания проблемам, связанным с железнодорожным строительством в России. Первые попытки оценки роли Великого Сибирского пути предпринимались еще до окончания его строительства. В дореволюционных работах освещаются отдельные аспекты формирования транспортной системы Дальнего Востока, выявляются проблемы транспортного освоения края и предлагаются пути их наиболее оптимального решения. Заслуживают внимания работы, написанные представителями царской администрации на Дальнем Востоке и инженерами путей сообщения, в частности, Д.И.Субботичем ², П.Ф.Унтербергером ³, Д.И.Ревякиным ⁴, Э.Э.Ухтомским ⁵, В.А.Саханским ⁶, Я.В.Шотлендером ⁷, А.В.Ливеровским ⁸. Авторы работ побывали на Дальнем Востоке и были свидетелями таких исторических событий, как начало строительства Уссурийской железной дороги, русско-японской войны 1904-1905 гг., колониционных процессов, завершения сооружения Амурской железной дороги.

Достоинством дореволюционных исследований является то, что они освещают не только сооружение железнодорожных магистралей, но и их значение

² *Субботич Д.И.* Амурская дорога и наша политика на Дальнем Востоке. – СПб.: Б.и., 1908. – 65 с.

³ *Унтербергер П.Ф.* Приморская область. 1856–1898 гг. – СПб.: Б.и., 1900. – 121 с.

⁴ *Ревякин Д.И.* Государственное значение Амурской железной дороги. Доклад в общем собрании членов Приамурского Отдела Императорского Общества Востоковедения, состоявшемся под председательством Шталмейстера Н., Гондатти Л. 23 июня 1914 г. в г. Хабаровск. – Хабаровск: Типография Канцелярии Приамурского генерал-губернатора, 1914. – 36 с.

⁵ *Ухтомский Э.Э.* Путешествие Государя Императора Николая II на Восток в 2-х т. Т.2. – СПб.: Типография Лейпциг, 1897. – 328 с.

⁶ *Саханский В.А.* Очерк Амурской области в связи с грузооборотом проектируемой Средне-Амурской железной дороги. – СПб.: «Товарищество Художественной печати», 1909. – 272 с.

⁷ *Шотлендер Я.В.* История паровоза за сто лет (1803-1903 гг.). – СПб.: Типография Министерства Путей Сообщения (Товарищества И.Н.Кушнерев и Ко), 1905. – 415 с.

⁸ *Ливеровский А.В.* Воспоминания строителя железных дорог / Сост. А.Э.Даммер, Д.Ю.Малеев. – Хабаровск: Издательство ДВГУПС, 2003. – 98 с.

для регионов Сибири и Дальнего Востока, а также постановка самой проблемы строительства железных дорог на Дальнем Востоке и сбор обширного материала в ходе различных научных экспедиций.

Значение строительства Уссурийской и Амурской железных дорог, не было раскрыто в полной мере и в советской историографии, хотя с середины 1920-х гг. у исследователей вызывают немалый интерес экономические и политические проблемы региона, в частности, сооружение новых путей сообщения из стратегических соображений. Статистические данные и экономическое положение русских железных дорог отражены в работе М.М.Шкуммера⁹. В работе были собраны сведения по финансовой стороне функционирования отечественных железных дорог за период с 1913 по 1922 гг. Автором проделана большая аналитическая работа. Также М.М.Шкуммер в своей работе впервые вводит понятие «Транссибирская магистраль», которое затем закрепилось в советской исторической науке. Огромное значение представляет труд Б.А.Романова¹⁰, изданный в 1928 г., в котором автор подходит к выяснению мотивов железнодорожного строительства, предпринятого Россией в Маньчжурии (имеется в виду Китайская-Восточная железная дорога), выявляет причинно-следственные связи и освещает взаимоотношения Российской империи с соседними государствами и европейскими странами. В работах исследователей 1920-х гг. присутствует резкая критика экономической политики царского правительства и тезиса «Сибирь – колония».

Период 1930-1940-х гг. в отечественной историографии не отмечен серьёзными научными исследованиями темы по вполне очевидным причинам (политические репрессии, Великая Отечественная война, послевоенное восстановление и т.д.).

⁹ Шкуммер М.М. Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913-1922 годы (в связи с общими экономическими явлениями жизни страны). – М.: «Транспечать», 1923. – 294 с.

¹⁰ Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892-1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма / Под ред. В.Ю. Визе и Р.Л. Самойловича. – Л.: Издательство Ленинградского Восточного Института имени А.С. Енукидзе, 1928. – 631 с.

С середины 1950-х гг. изменилась политика государства в отношении целого ряда советских учёных, многие из которых были реабилитированы и получили доступ для работы с источниками в государственных и партийных архивах. Как правило, в этот период историки занимались сбором материала и анализом исторических источников по вопросу строительства железных дорог на Дальнем Востоке.

В 1970-1980-е гг. издаются работы по социально-экономическому развитию царской России рубежа XIX-XX вв., истории Великого Сибирского пути в целом, а также специальные исследования по самому разнообразному спектру вопросов. В этой связи уместно упомянуть исследования таких историков и экономистов, как Д.В.Залужная¹¹, В.Н.Казимиров¹², Н.А.Зензинов¹³, Б.Х.Балашова¹⁴, В.П.Калиничев¹⁵. В данных работах содержится материал об этапах становления и развития Великого Сибирского пути, его роли в мировой политике в конце XIX – начале XX вв. Разрабатывалась тема формирования железнодорожного пролетариата и его борьба в период 1905-1920 гг.

Главная заслуга советской историографии заключается в обобщении информации по железным дорогам Дальнего Востока, полученной благодаря различным научным экспедициям, воспоминаниям участников строительства Великого Сибирского пути, работой с архивными документами и т.д. Советскими историками проделана масштабная работа по выявлению источников и введению их в научный оборот.

В 1990-2000-е гг. в нашей стране возрос интерес исследователей к вопросам железнодорожного строительства, политике Российской империи в Сибири и на Дальнем Востоке. Современный период в развитии отечественной

¹¹ Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: её прошлое и настоящее: исторический очерк. – М.: Мысль, 1980. – 341 с.

¹² Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь. – Иркутск: Восточно-Сибирское книжное издательство, 1984. – 142 с.

¹³ Зензинов Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. – М.: «Транспорт», 1986. – 216 с.

¹⁴ Балашова А.Л., Бухарина Б.Х. и др. Железные дороги СССР, прошлое и настоящее. – М.: «Планета», 1989. – 198 с.

¹⁵ Калиничев В.П. Великий Сибирский путь. Историко-экономический очерк. – М.: «Транспорт», 1991. – 248 с.

историографии, несмотря на свою незначительную продолжительность в сравнении с предшествующим советским периодом, отмечен огромным количеством интересных работ. В настоящее время, помимо экономических и публицистических работ, появляется серия исторических исследований, вышедших из-под пера таких выдающихся историков, как Б.Б.Пак¹⁶, Л.И.Абалкин¹⁷, Б.В.Ананьич¹⁸, Р.Ш.Ганелин¹⁹, В.И.Бовыкин²⁰, А.А.Бессолицын²¹, И.В.Поткина²², В.И.Таранков²³. Не менее ценны труды экономистов, политологов и инженеров, таких, как В.А.Раков²⁴, В.Ф.Буркова²⁵, В.Ф.Борзунов²⁶, В.Т.Коптёлов²⁷, Ю.Л.Ильин²⁸, Т.И.Гладких²⁹, М.А.Давыдов³⁰. В работах перечисленных авторов продолжается изучение как истории строительства и эксплуатации Великого Сибирского пути в целом, так и развития отдельных

¹⁶ Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891–1916 гг.). – СПб.; Иркутск: Издательство Иркутского педагогического института, 1995. – 189 с.

¹⁷ Абалкин Л.И. Экономические воззрения и государственная деятельность С.Ю.Витте. – М.: Институт экономики РАН, 1999. – 53 с.

¹⁸ Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш., Панях В.М. Власть и реформы. От самодержавия к Советской России. – М.: ОЛМА-ПРЕСС Экслибрис, 2006. – 734 с.

¹⁹ Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш. С.Ю.Витте и его время. – СПб.: Издательство «Дмитрий Буланин», 2000. – 430 с.

²⁰ Бовыкин В.И. Финансовый капитал в России накануне Первой мировой войны. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2001. – 320 с.

²¹ Бессолицын А.А., Кузьмичёв А.Д. Экономическая история России: Очерки развития предпринимательства. – М.: Издательский дом ГУ ВШЭ, 2005. – 242 с.

²² Поткина И.В. Правовое регулирование предпринимательской деятельности в России, XIX-первая четверть XX века. – М.: Издательство «НОРМА», 2011. – 304 с.

²³ Таранков В.И. Ценные бумаги Государства Российского. – Москва; Тольятти: «АвтоВАЗбанк», 1992. – 648 с.

²⁴ Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог 1845-1955 гг. – М.: «Транспорт», 1995. – 564 с.

²⁵ Буркова В.Ф., Зуев В.Ф. Дальневосточная магистраль России. – Хабаровск: Частная коллекция, 1997. – 352 с.

²⁶ Борзунов В.Ф. Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав. В 2-х ч. Ч.1. – М.: МИИТ, 2002. – 167 с.

²⁷ Коптёлов В.Т. Великий Сибирский путь от Александра III до Николая II. Исторический очерк. – СПб.: Мандр и Ка, 2003. – 184 с.

²⁸ Ильин Ю.Л., Колесов А.В., Лукьянин В.П. и др. Создание Великого Сибирского пути. В 2-х т. Т.2. – СПб.: Группа компаний «Евросиб», 2005. – 456 с.

²⁹ Гладких Т.И. Дорога сквозь века. Дальневосточной железной дороге – 110 лет. 1897-1997 гг. – Хабаровск: Группа компаний «Планета», 2007. – 320 с.

³⁰ Давыдов М.А. Всероссийский рынок в конце XIX-начале XX вв. и железнодорожная статистика. – СПб.: Издательство «Алетейя», 2010. – 832 с.

железных дорог, таких как Уссурийская и Амурская. Среди большого числа постсоветских работ можно выделить отдельные труды, заслуживающие особого внимания. Так, Б.Б.Пак в своей работе впервые акцентировала внимание именно на строительстве Амурской железной дороги от первых проектов в 1891 г. до заключительных этапов в 1916 г. Исследование посвящено проблемам сооружения и значения Амурской дороги в экономическом развитии Дальнего Востока, а также «политической борьбе в России по вопросам сооружения магистрали в конце XIX – начале XX вв.»³¹. В своём исследовании автор использует широкий круг источников и литературы, книга представляет собой краткий исторический очерк, хотя, конечно, вопросы, связанные с колонизацией Дальнего Востока и экономическим положением рабочих требуют существенной доработки. Но нельзя не отметить значимости монографии как первого и краткого изложения основных вопросов, связанных со строительством Амурской железной дороги.

В 2005 г. в свет вышло двухтомное издание по истории строительства Великого Сибирского пути, в написании которого приняли участие несколько авторов – Ю.Л.Ильин, А.В.Колесов, В.П.Лукьянин. Коллектив авторов впервые комплексно исследовал «процесс формирования и проведения государственной политики в столь сложной сфере, как железнодорожное строительство в Сибири и на Дальнем Востоке нашей необъятной страны»³². Огромное внимание в исследовании отводится роли государства в строительстве Транссибирской магистрали, характеризуются органы управления строительством и эксплуатацией железных дорог, анализируются большие объёмы статистических данных и т.д. Как признают сами авторы, данное исследование не может претендовать на полное и всестороннее изложение истории строительства Великого Сибирского пути. Однако проделанная авторами работа позволила им структурировать железные дороги в составе Великого Сибирского пути и более

³¹ Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891–1916 гг.). СПб.; Иркутск, 1995. С.3.

³² Ильин Ю.Л., Колесов А.В., Лукьянин В.П. и др. Создание Великого Сибирского пути. В 2-х т. Т.2. СПб., 2005. С.5.

подробно на примере каждого участка огромной магистрали провести тщательный анализ и систематизировать все известные им данные.

Работа В.А.Ракова «Локомотивы отечественных железных дорог (1845-1955 гг.)» подробно освещает вопросы, связанные со строительством и эксплуатацией подвижного состава для русских железных дорог. В ней автор даёт подробное описание паровозов, которые поставлялись специально для Уссурийской, Китайской-Восточной, Амурской железных дорог с различных заводов России.

Приведенный историографический обзор показывает, что несколько поколений исследователей накапливали материалы по истории строительства и эксплуатации Великого Сибирского пути, исследованы отдельные железные дороги, населенные пункты и губернии, однако работ социально-экономической направленности по-прежнему недостаточно, особенно скудны исследования по дальневосточным железным дорогам. Все эти обстоятельства позволяют сделать вывод о необходимости продолжения исследования данной темы.

Источники. Источниковую базу диссертационного исследования составляет обширный комплекс неопубликованных и опубликованных материалов. Многие из них вводятся в научный оборот впервые. Особое значение для диссертационного исследования имеют материалы Российского государственного исторического архива (РГИА). Все источники, представленные в работе можно разделить на несколько групп.

Первая группа – собрания нормативных актов. Общий устав русских железных дорог ³³ представляет собой огромный свод всевозможных железнодорожных распоряжений, сведений, связанных с повседневной жизнью: правила пассажирских перевозок, устройство вокзалов, правила продажи билетов и т.п. Общий устав российских железных дорог был принят в 1885 г. и стал первым специальным актом железнодорожного законодательства, обязательным для исполнения и казенными, и частными железными дорогами. Введение в

³³ Общий устав Российских железных дорог (по официальному изданию 1906 г.) по 1 февраля 1908 г. с постановлениями и распоряжениями. / Сост. Н.Л.Брюль. – СПб.: Типография Министерства Путей Сообщения (Товарищества И.Н.Кушнерёв и Ко), 1908. – 1127 с.

действие Устава имело огромное значение для развития железнодорожного транспорта и экономического развития страны в целом. Общий устав российских железных дорог должен был регламентировать деятельность и ответственность железнодорожной администрации.

Устав железных дорог представлял собой основной железнодорожный закон и устанавливал единые юридические нормы эксплуатации железнодорожного транспорта. Он регламентировал деятельность и отчётность транспортной администрации, порядок перевозок людей и грузов. Устав состоял из трёх частей: «Раздел о перевозке пассажиров и грузов по железным дорогам», «Раздел правил о подсудности и давности железнодорожных исков и о порядке исполнения решений по искам к железным дорогам», «Раздел полицейских железнодорожных правил».

С принятием Общего устава российских железных дорог было положено начало формированию единого правового пространства на всей сети российских железных дорог. Это имело огромное значение для дальнейшего развития железнодорожного транспорта и, как следствие, экономического развития страны. Общий Устав Российских железных дорог должен был установить твёрдые государственные начала в деятельности железнодорожного транспорта и регламентировать деятельность и ответственность железнодорожной администрации. С большим количеством дополнений и изменений отдельных статей Общий Устав российских железных дорог просуществовал вплоть до 1920 г., когда был введён Общий Устав железных дорог РСФСР.

Вторая группа – делопроизводственные документы. В основном – это документы Российского государственного исторического архива (РГИА). В научный оборот вводятся различные документы, касающиеся процессов проектирования, строительства и эксплуатации Уссурийской и Амурской железных дорог. Делопроизводственную документацию можно подразделить на четыре группы:

1. Служебная переписка и картографический материал (чертежи и планы строительства железнодорожных сооружений, карты-схемы местности, переписка между инженерами путей сообщения и начальством и т.д.).
2. Документы по строительному делу (отчёты и протоколы о производстве изыскательских работ, отчуждении имущества под строительство железных дорог (по участкам), сооружении портов и пристаней и т.д.).
3. Документы по эксплуатации железных дорог (учётная и служебная документация отдельных подразделений – служба тяги, служба подвижного состава, служба пути, служба телеграфа и т.д.).
4. Документы по личному составу (договоры по найму и перевозкам рабочих, штатные расписания, рапорты и т.д.).

Отдельная подгруппа делопроизводственных документов – публикация источников по вопросу железнодорожного строительства на Дальнем Востоке. В эту группу входят отчёты³⁴ по Министерству путей сообщения в целом, проекты³⁵, доклады³⁶. К изданиям Министерства путей сообщения помимо перечисленного также относятся всеподданнейшие отчёты министра путей сообщения за 1906-1913 гг. Данная группа документов содержит статистические сведения о ходе строительных работ, показатели по развитию хозяйства Амурской области и России в целом.

Не менее ценны коллекции фотографий и альбомов фотографий Федерального государственного бюджетного учреждения культуры «Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации» (ФГБУК ЦМЖТ России). В фондах музея насчитывается «более 65 тысяч единиц хранения, в том числе более 1000 альбомов с акварельными, графическими

³⁴ Обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895-1904 гг. – СПб.: Типография Министерства Путей Сообщения (Товарищества И.Н.Кушнерев и Ко), 1906. – 470 с.

³⁵ Предварительный проект Амурской железной дороги генерала от инфантерии А.Н.Попова и барона фон Розенберга. – СПб.: Типо-литография В.О.Пастор, 1905. – 113 с.

³⁶ Мировая-Транзитная Сибирская железная дорога. Сообщение, сделанное в Собрании Инженеров Путей Сообщения, 8 марта 1897 года, инженером П.С.Краевским и дополненное заметками в пути через Сибирь до гор Хингана в Маньчжурии. – Иркутск: Типо-литография Л.И.Макушина, 1898. – 82 с.

работами и фотоматериалами»³⁷. Масштабное строительство железных дорог в России пришлось на то время, когда, благодаря непрерывной работе учёных и изобретателей, стало стремительно развиваться искусство фотографии. Ещё в 1840 г. московский гравёр и изобретатель А.Ф.Греков открыл первое в России профессиональное фотоателье. Фотографии в Центральном музее железнодорожного транспорта поступали ещё в середине XIX в., а в 1889 г. инженер В.И.Курдюмов организовал фотолабораторию и занятия по теории и практике фотографии в Институте Инженеров Путей Сообщения (ИИПС). В ФГБУК ЦМЖТ России хранятся «более 650 альбомов, включающих около 30 тысяч фотографий, а также 35 тысяч литографий, фототипий, гравюр и других материалов, сформированных в самостоятельный фонд»³⁸.

Инженеры путей сообщения активно осваивали ремесло фотографа, делая порой удивительные фотоснимки, которые по качеству часто не уступали произведениям именитых мастеров, таких как К.Булла, И.Гофферт, А.Фелиш, В.Мацкевич и другие. Фотографии представляют собой своеобразную летопись строительства железных дорог, Уссурийская и Амурская железные дороги не стали исключением. Пожалуй, самым удачливым из них, достигших весьма заметных высот в профессии, был Владимир Мацкевич, прибывший молодым человеком на берега Золотого Рога из Центральной России в начале 1890-х гг. Спустя несколько лет его профессионализм был признан коллегами на Всероссийских фотовыставках и отмечен рядом медалей («За трудолюбие и искусство» от Министерства торговли и промышленности). Более того, он удостоился высочайшей награды «Его императорского высочества великого князя Алексея Александровича». В 1900 г. Мацкевич был признан лучшим мастером фотографии Владивостока. При этом он вёл фотолетопись не только Владивостока, но и жизни, и быта людей Дальнего Востока, его флоры и фауны. В конце XIX в. по поручению Управления по постройке Уссурийской железной

³⁷ Закревская Г.П. Центральный музей железнодорожного транспорта России: вчера, сегодня, завтра. 1813-2013 гг. М., 2013. С.23.

³⁸ Утешева И.Я. Коллекция альбомов фотографий в фондах Центрального музея железнодорожного транспорта. М., 2013. С.170.

дороги Владимир Мацкевич вёл фотофиксацию строительства этой дороги. К сожалению, история не сохранила до нас доподлинно имена фотографов, работавших на строительстве Амурской железной дороги, но более 500 фотографий дошло до нас с начала XX в.

В исследовании использовались материалы из мемуаров³⁹ виднейшего государственного деятеля России рубежа XIX-XX вв. С.Ю.Витте. «Воспоминания» Витте, как отмечали Б.В.Ананьич и Р.Ш.Ганелин – «не эпический рассказ о прошлом человека, навсегда покинувшего политическую сцену и занявшего место стороннего наблюдателя за происходящим». В своих мемуарах он ясно и четко выражает свою позицию по поводу политических и социально-экономических вопросов в жизни Российской империи. Заветная мечта автора мемуаров – вернуться к политической деятельности, этот путь Витте прошел до конца своих дней. В своём труде С.Ю.Витте делает особый акцент на железнодорожном строительстве в России в конце XIX – начале XX в., особенно на сооружении Великого Сибирского пути.

Методология исследования сочетает диалектико-материалистический метод познания, включая историко-технический и социально-экономический анализ, некоторые методы математической статистики.

Научно-практическая значимость диссертации состоит в том, что ее материалы могут быть использованы при подготовке общих и специальных курсов по истории России конца XIX – начала XX вв.

³⁹ *Vitte С.Ю.* Воспоминания. Полное издание в одном томе. – М.: Издательство «АЛЬФА-КНИГА», 2010. – 1247 с.

Глава 1. Экономическое и административное развитие Сибири и Дальнего Востока на рубеже XIX-XX вв.

§1. Социально-экономическое развитие Дальнего Востока. Первые проекты строительства транспортной системы региона

Экономическая история России конца XIX – начала XX в. представляет собой сложную и не до конца изученную тему. За период начала 1860-х – конца 1870-х гг. железные дороги в России охватили практически всю территорию Восточно-Европейской равнины, Северного Кавказа, Прибалтики, Малороссии, Белоруссии. К концу 1892 г. общая протяжённость железных дорог составляла 31600 км, стальные магистрали вплотную подошли к Уралу, создав плацдарм для дальнейшего развития на землях Сибири, Средней Азии и Дальнего Востока. В.И. Ленин одним из первых выделил в развитии железнодорожного строительства России два периода громадного подъёма: «конец 1860-х – начало 1870-х гг. и вторая половина 1890-х гг. С 1865 по 1875 гг. средний годовой прирост русской железнодорожной сети составлял 1,5 тыс. км, а с 1893 по 1897 гг. – около 2,5 тыс. км»⁴⁰. В этой связи для большей наглядности обратимся к таблице:

Показатели по темпам строительства железных дорог в России за 1876-1913 гг.

Показатели	1876-1892 гг.	1893-1900 гг.	1901-1904 гг.	1905-1913 гг.
Длина сети в конце периода	31,2	53,0	59,5	70,5
Среднегодовой прирост сети	0,72	2,74	1,62	0,95

Сост. по: История железнодорожного транспорта России, XIX-XXI вв. / Под ред. чл.-кор. РАН Е.И.Пивовара. М., 2012. С.136-137.

В последней трети XIX в. стала очевидной необходимость глубокой социально-экономической модернизации России. Железные дороги в дореволюционной России представляли собой самый современный и совершенный вид транспорта, являясь, без преувеличения, воплощением

⁴⁰ Ленин В.И. Полное собрание сочинений: в 55 т. Т.3. М., 1975. С.554.

вершины технического прогресса. В 1893 г. в экономике страны начался мощный промышленный подъём, предпосылки которого были заложены в предшествующий период. Это был важный фактор развития для всей российской экономики, ведь «создание современных транспортных артерий в свою очередь способствовало окончательному оформлению внутренних рынков»⁴¹.

Железнодорожное строительство в 1890-е гг. становится основной базой промышленного подъёма в империи, когда завершалось складывание системы российского промышленного капитализма. Огромное расстояние между Санкт-Петербургом и большинством провинциальных центров, растянувшееся на сотни и тысячи вёрст, было существенным фактором, замедляющим товарооборот между ними. Железнодорожный транспорт позволил связать все регионы, производителей и потребителей продукции, обеспечивает перевозки населения между различными частями страны.

Средства на строительство железных дорог в Сибири и на Дальнем Востоке поступали от государства, предпринимателей и частных организаций на счета крупнейших банков империи: «Санкт-Петербургский Частный Коммерческий банк», «Сибирский Торговый банк», «Русско-Азиатский банк» и т.д. В конце XIX в. складываются благоприятные условия для развития банковского дела, особенно внешнего государственного кредита, так как «это явилось предпосылкой для заключения Россией новых внешних займов с уплатой по ним более низких процентов, а также для проведения масштабной операции по конверсии и консолидации прежних российских займов»⁴². Благодаря сотрудничеству с ведущими банками империи за период с 1881 по 1900 гг. государство выкупило в казну «23 тыс. км новых железных дорог, из которых 12,5 тыс. км было построено акционерными железнодорожными компаниями»⁴³, что соответствовало

⁴¹ Бессолицын А.А., Кузьмичёв А.Д. Экономическая история России: Очерки развития предпринимательства. М., 2005. С.149.

⁴² Таранков В.И. Ценные бумаги Государства Российского. М.; Тольятти, 1992. С.90.

⁴³ Ананьич Б.В., Арефьева М.И., Морозан В.В. Кредит и банки в России до начала XX века: Санкт-Петербург и Москва. СПб., 2005. С.227.

тогдашней государственной политике по созданию единой централизованной системы управления железными дорогами.

Железнодорожный транспорт России с начала своего возникновения «являлся самым крупным выражением капиталистического механизма, централизовано построенным на основе современной материальной техники»⁴⁴. Сооружению такой крупной железной дороги, как Великий Сибирский путь (Транссибирская магистраль) предшествовали не только долгие годы споров в правительственных кругах, но и огромная работа, проделанная экономистами, геологами, инженерами путей сообщения.

С древнейших времён территории Сибири и Дальнего Востока привлекали к себе внимание русских и зарубежных путешественников. Торговцы, ремесленники, вольные и кабальные люди искали возможность устроить свою жизнь на бескрайних просторах этих регионов. Территории, лежащие по рекам Амур, Уссури, Амгуни осваивались русскими людьми позднее, в 1632 г. Павел Бекетов с казаками прошёл вверх по реке Лена, где заложил город-крепость Якутск. В 1639 г. казаки во главе с Иваном Москвитиным вышли к Охотскому морю, где в устье реки Улья построили небольшую крепость, а в 1649-1653 гг. Е.П.Хабаров исследовал Дальний Восток и основал города-крепости Албазин, Ачинск и другие. Постоянная военная угроза, как со стороны соседнего Китая, так и со стороны местного (туземного) населения требовали содержания значительных воинских контингентов, в основном состоявших из служилых людей и казаков.

В 1666 г. русские первопроходцы основали на берегу реки Уда зимовье Верхнеудинск, а в 1680 г. – Верхнеудинский острог. Казаки стали первыми русскими поселенцами в Сибири и на Дальнем Востоке, они собирали ясак (дань) с эвенков и бурятов.

⁴⁴ *Пушкарёва И.М.* Железные дороги и процессы социальной модернизации в России: середина XIX-начало XX в. // Железные дороги и процессы социальной модернизации России в XIX–начале XX в.: сборник материалов Международной конференции / Под ред. д.и.н., профессора И.М.Пушкарёва. Тамбов, 2009. С.6.

После заключения Нерчинского договора в 1689 г. Приамурье попало под власть Китая, и только в 1858 г. в соответствии с Айгунским договором «территория между Уссури и морем была объявлена нейтральной»⁴⁵, а по Пекинскому договору эти земли вошли в состав Российской империи. В это время начинается активное изучение новых территорий и их освоение. Направленный на Дальний Восток Г.И.Невельской в 1849 г., проявив собственную инициативу, возглавил экспедицию на Амур и открыл, помимо прочего, что Амурский лиман доступен для входа судов со стороны океана. Экспедиция под руководством Невельского исследовала побережье Охотского моря, остров Сахалин, Татарский пролив, Амурский лиман и т.д.

В 1882 г. было образовано Приамурское генерал-губернаторство, а в 1887 г. создано Иркутское генерал-губернаторство с «населением в 2.026.588 человек»⁴⁶. Из общего количества жителей 30,3 % приходилось на коренное население. Наибольшую часть туземного населения представляли якуты, на территории будущего Великого Сибирского пути проживало русскоязычное население, инородцев было менее 8,8 %. Генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н.Муравьев-Амурский основал крепость Хабаровск, тем самым положив начало колонизации Дальнего Востока. В 1884 г. в город перевели центр Приморской области, и он начал свое масштабное развитие, став вторым после Владивостока по численности населения. По инициативе Муравьева-Амурского были осуществлены изменения административно-территориального деления Восточной Сибири: созданы Забайкальская (1851 г.), Приморская (1856 г.) и Амурская (1858 г.) области, а также Кяхтинское градоначальство (1851 г.).

В 1860 г. был основан Владивосток (статус города с 1880 г.), в 1866 г. село Никольское, из которого вырос город Никольск (Уссурийск). С началом строительства Уссурийской железной дороги Никольск развивался быстрыми

⁴⁵ Путешествуйте сами: Трансиб. Практические путеводитель. М., 2010. С.190.

⁴⁶ Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XXI в. В 2-х т. / Под общей ред. В.Г.Третьякова. Иркутск, 2001. Т.1. С.39.

темпами, так «за 20 лет было построено несколько кварталов жилых домов, которые по качеству строительства не уступали владивостокским»⁴⁷.

С конца 1880-х гг. начинается новый этап в жизни дальневосточного региона – изыскательские и строительные работы Уссурийской железной дороги. Однако если говорить о территории Амурской области, то железнодорожное строительство затронуло лишь небольшую её часть, изыскания и строительство Амурской железной дороги начинаются лишь с 1906 г. До этого времени окрестности вокруг будущей дороги продолжали всесторонне изучаться.

В 1906-1910 гг. В.К.Арсеньев совершил несколько экспедиций по Уссурийскому краю. Наиболее известны первые три экспедиции Арсеньева, в которых ему удалось составить подробные планы и чертежи для будущих инженеров путей сообщения. Первая экспедиция (с 20 мая по 17 ноября 1906 г.) – выдвинуто предложение по строительству железной дороги от станции Шаковка (Уссурийская железная дорога) до бухты Святой Ольги. Вторая экспедиция (с 13 июля 1907 г. по 3 января 1908 г.) – исследование средней части горной области Сихотэ-Алинь и удобных подъездных путей к местным бухтам. Третья экспедиция (с 24 июня 1908 г. по 21 января 1910 г.) – исследование трассы Хабаровск – Императорская Гавань – залив Де-Кастри, тщательное изучение северной и центральной части Уссурийского края, первые идеи о железной дороге на остров Сахалин. Путешественник оставил подробные описания своих маршрутов, фотоснимки, карты, а также проекты будущих железнодорожных магистралей.

Таким образом, путешествия, экспедиции и научные исследования позволили создать фундамент будущих изыскательских работ на Уссурийской и Амурской железных дорогах. Отдельные моменты, связанные с экспедициями во время изыскательских работ, более подробно освещены в соответствующих главах данного исследования. Огромный пласт научной информации, содержащий сведения о природно-географических условиях, флоре и фауне,

⁴⁷ *Высоцкий А.Е.* Развитие государственно-частного партнёрства в железнодорожном хозяйстве России (вторая половина XIX-начала XX в.): диссертация на соискание учёной степени канд. ист. наук. СПб., 2010. С.54.

почвах, обычаях и традициях местного населения, оказался неотъемлемой составляющей трудов путешественников, инженеров путей сообщения, историков, статистиков, экономистов в вопросах организации строительства и эксплуатации железных дорог дальневосточного региона.

Экономическое развитие Приамурского края в конце XIX – начале XX в. во многом зависело от решения транспортной проблемы. Идея строительства железной дороги в Сибири и на Дальнем Востоке появилась в 1830-е годы, когда «видный русский инженер путей сообщения Н.И.Богданов проводил изыскания Кругобайкальской грунтовой дороги от Иркутска через Кяхту до пограничного пункта (по этому пути шла русско-китайская торговля)»⁴⁸. Дальний Восток ещё с давних времен занимал умы русских людей, как плодородный, богатый и загадочный край. В начале XX в. эти мысли сплелись в единую национальную патриотическую идею («русский восток»).

Экономико-географическое положения региона – одна из важных характеристик при учёте строительства будущих железных дорог. Дальний Восток охватывал крайнюю восточную часть территории страны площадью 6,5 млн. км². Климатические зоны присутствуют практически все – от арктических пустынь на севере до степей и полупустынь на юге, однако большая часть занята тундрой и тайгой. К началу 1860-х гг. на Дальнем Востоке проживало: «в Забайкальской области – 352,5 тыс. человек, в Приморской области – 35,1 тыс. человек, в Амурской области – 13,9 тыс. человек, в 1897 г. соответственно – 672 тыс. человек, 223,3 тыс. человек и 120,3 тыс. человек»⁴⁹ (крестьяне составляли 70 % населения, мещане – 14 %, дворяне – 1,7 %).

До 1891 г. развитие сельского хозяйства Дальнего Востока не предвещало значительных изменений. Условия для развития сельского хозяйства были непростыми: бездорожье, истощение земли в некоторых областях, примитивная система севооборота, дефицит рабочей силы, огромные слабо населённые

⁴⁸ Зензинов Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М., 1986. С.58.

⁴⁹ Энциклопедия. Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года в 2-х т. Т.1. / Под ред. к.и.н., Л.М.Епифановой, Б.Ю.Иванова. М., 2008. С.637.

пространства. В связи с этим местное население активно занималось промыслами (извоз, охота, рыболовство), выращиванием крупного и мелкого рогатого скота, птицеводством и пчеловодством. Многие овощи, фрукты, промышленные товары, чай, растительное масло, скот, хлеб поступали в Сибирь из Японии, Англии, Китая, что подрывало русскую торговлю в крае.

В 1870-1880-х гг. на Дальнем Востоке начала развиваться обрабатывающая промышленность. К 1870 г. в крае функционировали 16 предприятий самого разного профиля, как частных, так и казённых. В 1899 г. в ней уже насчитывались десятки предприятий, «годовая сумма производства которых достигла 16615 руб.»⁵⁰. Наибольшее развитие получили мукомольное, мыловаренное, кожевенное, кирпичное, маслобойное, гончарное, стекольное производства (например, в 1894 г. в крае насчитывалось уже 245 мельниц). В середине 1890-х гг. удельный вес отраслей перерабатывающей промышленности в процентах составил (без учёта казённых предприятий): «мукомольное производство – 29,4 %, винокуренное – 25,3 %, пивоваренное – 6,9 %, кожевенное и мыловаренное – 7,6 %, маслобойное и салотопельное – 6,8 %, силикатное – 13,5 %, металлообработка – 3,1 %, деревообработка – 2,1 %, спичечное – 2,9 %, прочие (дегтярное, верёвочно-канатное, гончарное) – 2,4 %»⁵¹.

До строительства Великого Сибирского пути основным видом транспорта в Сибири и на Дальнем Востоке был гужевой, речной и морской транспорт. В XIX в. единственной возможностью добраться до Дальнего Востока были реки и грунтовые дороги, которые часто были непроезжими из-за погодных условий. Перевозки по шоссейным и грунтовым дорогам были дороги и крайне ненадёжны. Более того, пути перевозок не были в безопасности и благоустройстве, дороги представляли собой печальную картину, как и в большинстве губерний Российской империи. Грабежи, убийства и разбои были обычным делом в таких условиях, поэтому не многие смельчаки решались на подобные транзитные

⁵⁰ Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891–1916 гг.). СПб.; Иркутск, 1995. С.101.

⁵¹ Энциклопедия. Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года в 2-х т. Т.1. / Под ред. к.и.н., Л.М.Епифановой, Б.Ю.Иванова. М., 2008. С.639.

поездки, пусть даже сулившим им выгоду. Вот, что пишет русский дипломат при посольстве в Китае во время своего путешествия на Дальний Восток России: «Пришлось триста вёрст ехать в тарантасе днем и ночью, по ночам не спать и держать в руках заряженные револьверы. Отлогие, но продолжительные подъёмы были опасны с точки зрения ночного нападения. По сторонам дороги сплошь и рядом попадались кресты – память об убитых путешественниках»⁵².

В 1875-1878 гг. на заседаниях Государственного Совета, Инженерного Совета Министерства путей сообщения активно обсуждался вопрос о строительстве железной дороги от Владивостока в западном направлении. Генерал-губернатор Восточной Сибири Муравьев-Амурский направил министру путей сообщения записку инженера И.А.Амосова, который доказывал экономическую, политическую и стратегическую необходимость сооружения дороги от Тихого океана до Амурского бассейна. Вопрос этот был рассмотрен специально образованной комиссией, которая признала необходимым строительство железной дороги Владивосток – озеро Ханка. Однако, как часто бывает с подобными проектами, разговоры продолжались, но дело о сооружении железной дороги из министерских коридоров не вышло.

Министр финансов С.Ю.Витте в своих лекциях о народном хозяйстве заметил, что для освоения региона или целой страны, изобилующих дарами природы, требуется «приток капиталов извне»⁵³. Он также выделял целый ряд экономических и политических выгод, которые получила и получит в будущем России от строительства Великого Сибирского пути. Иными словами, благодаря железнодорожной магистрали «открываются новый путь и новые горизонты не только для русской, но и для всемирной торговли, соединяя с Европой через Россию – Китай, Корею и Японию»⁵⁴. Само собой разумеется, что выгодами этого пути больше всего воспользуется Россия, не только в качестве посредника в торговом обмене продукции азиатского Востока и европейского Запада, но и в

⁵² Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь. Иркутск, 1984. С.16.

⁵³ Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900-1902 гг. М., 2014. С.160.

⁵⁴ Там же. С.258.

качестве крупного производителя и потребителя, ближе стоящего к восточным народам.

После многочисленных споров в Государственном Совете, предложений и заявлений проектов строительства решено было обсудить вопрос строительства Сибирского пути на высшем государственном уровне. В 1857 г. Н.Н.Муравьев-Амурский поручил инженеру Д.И.Романову провести изыскания от Амура до Охотского моря (до залива Де-Кастри), и к 1875 г. был составлен первый план строительства будущей Амурской железной дороги (не был в итоге воплощён в жизнь). Первый военный губернатор Амурской области П.В.Казакевич регулярно докладывал правительству об угрозе региону со стороны великих держав, а также о необходимости немедленного сооружения железной дороги на участке Императорская гавань – Пермское-на-Амуре. Д.Г.Анучин, ставший генерал-губернатором Восточной Сибири, в 1879 г. предложил правительству Александра II план различных мероприятий по укреплению государственной границы с Китаем и хозяйственному оживлению края. В одном из личных писем к императору он писал: «В связи с необходимостью освоения природных богатств Сибири и Дальнего Востока, укрепляя обороны дальневосточных рубежей от Китая, Японии, Англии и США со всей остротой встаёт вопрос о строительстве железнодорожной магистрали. Предлагаю Сибирскую магистраль проложить от Челябинска до Красноярска, далее от Братска по долине реки Лена и по её притоку Витиму, через водоразделы вывести путь к селу Пермское на Амуре с двумя выходами к Тихоокеанскому побережью: залив Императорская Гавань и залив Де-Кастри»⁵⁵. Однако большинство смелых и реальных проектов было отклонено или попросту не рассмотрено, так как в 1860-1880-е гг. государство и частные компании вкладывали средства в строительство железных дорог в Европейской России, на Кавказе и в Средней Азии.

В сентябре 1882 г. Комитет министров «ассигновал Министерству путей сообщения около 2 млн. рублей для начала изыскательских работ»⁵⁶. К 1884 г.

⁵⁵ Цит. по: Зуев В.Ф. Первопроходцы восточных магистралей. Хабаровск, 2001. С.14.

⁵⁶ Калинин В.П. Великий Сибирский путь. Историко-экономический очерк. М., 1991. С.50.

закончилось строительство железных дорог у самых границ Сибири (в Тюмени, Оренбурге и Уфе). Вопрос о дальнейшем их продолжении на восток в правительственных кругах не рассматривался длительное время ввиду различных обстоятельств: нехватка финансов и людских ресурсов, споры о частном и государственном капитале в железнодорожном строительстве, о рентабельности стальных магистралей в Сибири и на Дальнем Востоке. И наконец, в 1887 г. начались первые разведывательные работы и утверждение первых проектов строительства будущего Великого Сибирского пути. Таким образом, несмотря на то, что в дальнейшем ещё не раз обсуждались вопросы строительства этой дороги на всех уровнях, июнь 1887 г. следует считать месяцем принятия решения о сооружении стратегически необходимой для России железнодорожной магистрали.

6 июня 1887 г. правительство приняло решение о строительстве Великого Сибирского пути, при этом заранее предполагалось, что дорога будет не сплошной, а смешанной, водно-железнодорожной. Строительство железных дорог на Дальнем Востоке позволяло перевозить огромное количество полезных ископаемых, обеспечить свободный приток поселенцев-крестьян, расширить торговые отношения с близлежащими странами – Китаем, Японией и Кореей. Край действительно был богатым и огромным по своим размерам, так $\frac{1}{4}$ золота в стране добывали именно в Приамурье, а изобилие рыбы и диких животных позволяло отправлять только одной рыбной продукции на экспорт «до 500 тыс. пудов в год»⁵⁷.

Амурская область расположена очень выгодно в географическом и экономическом отношениях (Приложение 1), и разделялась на две части: южную часть, где впоследствии была построена железная дорога и северную часть, в которой располагались все золотые прииски. Область находилась в бассейнах левых притоков реки Амура, «длиною в 4500 вёрст, которая служит границей с Китаем (Маньчжурией), связывает Амурскую область с Забайкальской и

⁵⁷ *Фадеев Г.М., Амелин С.В., Богданов Г.И. и др. История железнодорожного транспорта России в 2-х т. Т.1: 1836-1917 гг. СПб., 1994. С.176.*

Приморской, соединяет её с Великим Океаном»⁵⁸. Плодородный край представлял собой горно-равнинную местность, с преобладанием различных горных хребтов: Станового (Яблонового), Большого Хинганского, Малого Хинганского (Буреинского). Основу всех указанных главных горных цепей составляли гранитные кристаллические породы. Нередко встречались бело-глинистые и песчаниковые породы, каменный уголь (залежи в верховьях Амура), серебряная руда (залежи в районе Хинганского хребта), медная и железная руда (залежи в долине реки Зеи, Буреи, Амура), огнеупорная глина (залежи в районе деревень Ново-Петровской и Натальевки), мраморные месторождения (залежи в районе города Благовещенска), серебряно-свинцовые руды (в верховьях реки Купури, притока Зеи и в отрогах Станового хребта). Золото являлось главным богатством Амурской области, располагалось в разных районах: Верхне-Амурский район (окрестности Албазина), Зейский район (в верховьях реки Зеи), Селемджинский район (по реке Зеи и её притокам), Буреинский район (по системе верхнего течения реки Нимана, правого притока реки Буреи), Хинганский район (по ключам, расположенным в Малом Хингане). Климат Амурской области континентальный, с продолжительной, холодной зимой и очень тёплым летом. В летнее время года обилие влаги и осадков – отдельная особенность региона, в зимнее время года снег выпадал умеренно, в южной части области отсутствовал вовсе. В 1907 г. в городе Благовещенске прошла сельскохозяйственная выставка, где впервые были «выставлены образцы местных фруктов, которые по качеству не уступали обыкновенным сортам российских»⁵⁹.

Грунтовые дороги в Амурской области, по отношению к назначению (транзитного и внутреннего сообщений) разделялись на почтовые и просёлочные. Сухопутные пути сообщения или вовсе отсутствовали, или же находились в совершенно плохом состоянии. Единственной связью с внешним миром помимо океанских просторов являлся почтовый тракт, идущий вдоль реки Амур на

⁵⁸ Предварительный проект Амурской железной дороги генерала от инфантерии А.Н.Попова и барона фон Розенберга. СПб., 1905. С.3.

⁵⁹ Саханский В.А. Очерк Амурской области в связи с грузооборотом проектируемой Средне-Амурской железной дороги. СПб., 1909. С.13.

протяжении 1664 вёрст. Обширный и обильный природными богатствами Амурский край, по территории равный целому европейскому государству, в начале XX в. оставался изолированным от основной территории России вследствие бездорожья.

Экономический подъём конца XIX в. и связанное с ним увеличение объёма пассажирских и грузовых перевозок, развитие промышленности и сельского хозяйства, городов и населённых пунктов Амурской области и Приамурья требовали развития железнодорожного транспорта. Сооружение железных дорог и приток значительного количества людей позволяло добывать, обрабатывать и перевозить минеральные ресурсы в большем количестве. Важно отметить, что и плотность населения на Дальнем Востоке зависела от густоты дорожной сети, иными словами, где будет проходить железная дорога, там и плотность населения станет выше в разы по сравнению с другими территориями. Заканчивая обзор социально-экономических факторов развития дальневосточного региона, будет весьма полезно вспомнить высказывания известного инженера путей сообщения середины XIX в. Д.И.Журавского, который отмечал следующее: «Чтобы сокровища, разбросанные на огромном пространстве, могли сделаться действительным достоянием народа, чтобы достигающее ста миллионов население могло слиться в одну могучую массу, нужно много труда со стороны инженеров, требующего много знания и большой энергии... Да не устрашат нас ни горы с вершинами, одетыми снегами и облаками, ни глубокие и широкие реки, ни скалы, ни тундры!»⁶⁰.

⁶⁰ *Фадеев Г.М., Анисимов П.С. и др. Железные дороги России: история и современность в фотодокументах. СПб., 1996. С.84.*

§2. Аппарат управления сооружением железных дорог

Немаловажным фактором в строительстве и эксплуатации железных дорог является организация и работа структурных подразделений ведомства путей сообщения. 28 февраля 1798 г. был учреждён Департамент водяных коммуникаций, положивший начало ведомству путей сообщения. 20 ноября 1809 г. вместо Департамента водяных коммуникаций было образовано Главное управление водяными и сухопутными путями сообщения, а с 1833 г. – Главное управление путей сообщения и публичных зданий. В июне 1865 г. оно было преобразовано в Министерство путей сообщения (МПС). По предложению первого министра путей сообщения П.П.Мельникова была полностью преобразована структура аппарата ведомства: созданы Совет министерства и Учёный комитет, а вместо хозяйственного и отчётного департаментов были созданы департаменты сухопутных сообщений, водных сообщений, железных дорог и отчётов. Главные задачи МПС с момента основания – это не только постройка и ввод в эксплуатацию новых железных дорог, но и создания отечественного паровозостроения, вагоностроения и рельсопрокатного производства, чтобы Россия не зависела от иностранных поставок. Огромное внимание уделялось разработке важнейших нормативных документов на железнодорожном транспорте: Общего устава российских железных дорог (1865 г.), Инструкция для производства предварительных правительственных изысканий (1873 г.), Закона об общем пользовании вагонов в масштабе сети (1889 г.), Правил технической эксплуатации железных дорог общего пользования (1898 г.), Единые технические условия проектирования железных дорог (1899 г.).

Министерство путей сообщения играло роль в определении значения транспорта, прежде всего – железнодорожного, в развитии экономики и укреплении обороноспособности государства, становлении устойчивых хозяйственных связей между отдельными регионами страны. Для заведования главными элементами дороги – путём, подвижным составом и порядком движения, вне зависимости от того, частная дорога или казённая – имелось три главных отдела управления или службы:

1. Служба ремонта пути и зданий (отвечала за состояние пути, искусственных и железнодорожных сооружений, поддержание порядка и своевременный ремонт).
2. Служба тяги и подвижного состава (отвечала за поставку с заводов новых паровозов и вагонов, а также за их своевременный ремонт, в ведение данного отдела относятся ремонтные мастерские и депо).
3. Служба движения и телеграфа (отвечала за порядок движения поездов, работу станционных служб).

Все железные дороги Российской империи разделялись на отдельные участки, «во главе с начальниками отделений по движению»⁶¹. Министерство путей сообщения контролировало строительство железных дорог в соответствии с правилами технической эксплуатации. Министерство финансов в свою очередь наблюдало за тем, чтобы новые железные дороги строились по направлениям, наиболее соответствующим экономическим потребностям страны.

Министр финансов России С.Ю.Витте, отмечал, что «железнодорожный транспорт нередко должен выходить из границ чисто перевозочного предприятия и отвечать различным потребностям населения, как, например, устройством элеваторов, оборудованием пристаней, организацией ссудных и других побочных операций и т.п.»⁶². Управление любой русской железной дороги разделялось на местное и центральное. Местное управление, непосредственно заведующее дорогой, находилось в наиболее крупном населённом пункте, через который дорога проходит. Управление дорогой во всём его объёме вверялось одному лицу — управляющему дорогой. Казённые железные дороги находились в непосредственном управлении правительства.

Согласно указанию Александра III сооружению Великого Сибирского пути придавалось исключительное значение. По мнению С.Ю.Витте, необходимо «образовать особый комитет Сибирской железной дороги, комитет, который имел бы значительные полномочия, для того чтобы избегать всяких проволочек по различным сношениям с министрами и затем различных затруднений, как в

⁶¹ Аксёненко Н.Е., Липидус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. М., 2001. С.53.

⁶² Там же. С.396.

Комитете министров, так и в Государственном совете»⁶³. 10 декабря 1892 г. по инициативе Витте был образован Комитет Сибирской железной дороги (КСЖД), который со временем был реорганизован в орган регионального управления на высшем уровне. Витте признавал, что «огромную роль в развитии экспансии России на Дальнем Востоке сыграло сооружение Великого Сибирского пути»⁶⁴. На должность председателя Комитета Сибирской железной дороги был назначен наследник престола Николай Александрович, вице-председателем Н.Х.Бунге. Б.В.Ананьич и Р.Ш.Ганелин в своей работе отмечали, что «по мере прокладки Сибирского пути возрастало влияние Витте в определении дальневосточной политики, и он постепенно выдвигался на роль первого лица при рассмотрении дел, находившихся вне компетенции Министерства финансов»⁶⁵. В комитет также входили министры внутренних дел, финансов, путей сообщения, военный, земледелия и госимущества, управляющий Морским министерством, государственный контролёр. Помимо основного состава в Комитет вошли особые члены статс-секретари И.Н.Дурново и А.Н.Куломзин, генерал-адъютанты: П.С.Вановский, Н.М.Чихачев. Для непосредственного руководства строительством Сибирской дороги было учреждено особое управление в составе Министерства путей сообщения, а для руководства переселенческими делами – особое управление в составе Министерства внутренних дел. В 1898 г. вышел первый отчёт Комитета Сибирской железной дороги за время 1893-1897 гг.

5 июня 1893 г. высочайшим указом было образовано Управление по сооружению Сибирской железной дороги (Приложение 2) для организации строительства Великого Сибирского пути, объединило Управления по сооружению Западно-Сибирской, Средне-Сибирской, Кругобайкальской, Забайкальской и Уссурийской железных дорог. Управление ведало проведением изысканий и строительством железных дорог, снабжением их подвижным составом, административными и хозяйственными делами. В состав Управления

⁶³ Витте С.Ю. Воспоминания. Полное издание в одном томе. М., 2010. С.330.

⁶⁴ Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш. С.Ю.Витте и его время. СПб., 2000. С.77.

⁶⁵ Там же. С.78.

входили начальник, помощник начальника, представители Министерства финансов и Государственного контроля. Структура Управления выглядела следующим образом: канцелярия, технического и хозяйственно-распорядительного отделов, бухгалтера, 4 старших и 2 младших инженеров, 2 счетоводов, делопроизводителей, чиновников особых поручений. Правитель канцелярии исполнял обязанности юрисконсульта. Чертёжников, конторщиков и писцов нанимали по мере надобности. Для рассмотрения технических вопросов, решение которых не входило в компетенцию начальника работ, было учреждено техническое совещание под председательством начальника Управления. В его состав входили помощник начальника, начальники технического и хозяйственно-распорядительного отделов. Для рассмотрения хозяйственных, экономических вопросов и расценочных ведомостей при Управлении был образован совет под председательством начальника. В него входили помощник начальника, представитель от Министерства финансов, начальники отделов, в качестве приглашённых членов совета были утверждены директора департаментов (железных дорог, шоссейных и водных сообщений), представители от Государственного контроля и министерств: внутренних дел, государственных имуществ, военного и морского, в том случае, если рассматриваемые вопросы касались их компетенции. В этот совет также входил главный контролёр Уссурийской железной дороги, с правом совещательного голоса. По положению о преобразовании МПС от 3 мая 1899 г. Управление вошло в состав Управления по сооружению железных дорог.

3 мая 1899 г. путём слияния Управления казённых железных дорог с Департаментом железных дорог было образовано Управление железных дорог Министерства путей сообщения. Начальник Управления железных дорог входил в Совет Министерства путей сообщения, назначался и увольнялся высочайшими указами по представлению министра ведомства. В составе Управления железных дорог находились: комитет; отделы (технический, эксплуатационный, хозяйственный); части (врачебно-санитарная, юридическая и счётная). Комитет состоял из 9 членов от МПС, 2-х – от Министерства финансов, по одному от

Государственного контроля, Министерств (военного, внутренних дел, земледелия и государственных имуществ). Управляющие отделами, канцелярии и частями присутствовали на заседаниях при рассмотрении соответствующих вопросов:

1. Все вопросы хозяйственно-коммерческого значения по эксплуатации казённых и частных железных дорог.
2. Спорные вопросы.
3. Отчёты по эксплуатации железных дорог, заготовки подвижного состава, запасных частей, рельсов и т.п. для новых железных дорог.
4. Вопросы, внесённые министром путей сообщения.

Решения Комитета утверждались министром путей сообщения. Для решения технических вопросов при Комитете Управления железных дорог существовало техническое совещание под председательством начальника Управления и его заместителя. Для рассмотрения эксплуатационных смет железных дорог, смет расценок по разного рода операциям по распоряжению министра путей сообщения из Комитета выделялись особые комиссии под председательством начальника Управления или его заместителя из 2-х и более членов комитета и членов министерств. В 1905-1914 гг. при Управлении железных дорог действовала Комиссия по выявлению стоимости казённых железных дорог.

Одновременно с Управлением железных дорог МПС было образовано Управление по сооружению железных дорог. Главная задача данного подразделения – организация изыскательских работ по трассам будущих казённых железных дорог, рассмотрение инструкций и смет для изучения местности в районе предполагаемого строительства, проектов особо важных сооружений (мостов, тоннелей, вокзалов, виадуков, систем водоотвода). Управление состояло из комитета, технического и хозяйственных отделов, счётной и юрисконсультской частей.

15 декабря 1905 г. Комитет Сибирской железной дороги был закрыт, а подведомственные ему дела впредь должны были направляться в общем порядке. Несмотря на узкоспециальное назначение, КСЖД руководил в течение 10 лет

правительственной политикой по освоению сибирского и дальневосточного регионов. Вступив на престол, Николай II сохранил за собой пост председателя КСЖД, однако число заседаний Комитета было сокращено, так «в первые два с половиной года деятельности комитета было 19 заседаний, а в последующие 10 лет – 23»⁶⁶, но зато увеличилось количество дел, рассмотренных на одном заседании.

Вопрос о строительстве Великого Сибирского пути активно обсуждался членами Императорского Русского Технического Общества (ИРТО), так 18 декабря 1887 г. после доклада вице-адмирала Н.В.Копытова «О наивыгоднейшем направлении магистральной и непрерывной всероссийской великой восточной железной дороги» состоялась дискуссия, а в марте 1888 г. созданная специальная комиссия по проблемам Сибирской дороги «заслушала доклады инженеров путей сообщения Н.А.Сытенко и горного инженера Л.А.Ячевского и признала необходимым рассмотреть вопрос о Сибирской дороге после тщательных рекогносцировок самых трудных её участков»⁶⁷. Неоднократно члены ИРТО высказывались по вопросу сооружения восточной магистрали как транзитной дороги, чрезвычайно важной для развития экономики Сибири и Дальнего Востока, а также для защиты огромной территории империи. Огромную роль сыграли профессора высших учебных заведений – М.Н.Герсевич, Н.А.Белелюбский, Я.Н.Гордеенко, Л.Д.Проскуряков, С.Д.Карейша. ИРТО был составлен подробный план с несколькими вариантами строительства Великого Сибирского пути и представлен правительству в июне 1889 г. При этом были высказаны предложения за раздачу земли крестьянам, что активно способствовало бы колонизации края. Финансовое бремя полностью ложилось на плечи государства, срок строительства устанавливался в 10 лет.

⁶⁶ Дамешев И.Л., Зиновьев В.П., Ремнёв А.В. и др. Сибирь в составе Российской империи. М., 2007. С.135.

⁶⁷ Фадеев Г.М., Амелин С.В., Богданов Г.И. и др. История железнодорожного транспорта России в 2-х т. Т.1: 1836-1917 гг. СПб., 1994. С.147.

Глава 2. Уссурийская железная дорога – первая магистраль Дальнего Востока

§1. Проектирование, изыскания и строительство дороги

Осложнение внешнеполитической ситуации на Дальнем Востоке в конце XIX в., борьба за сферы влияния в мире между великими державами подтолкнули Россию к созданию новых стальных магистралей. Все мероприятия, проведённые в царствование императора Александра III, нашли своё применение с 1891 г. в строительстве небывалого по своему масштабу Великого Сибирского пути.

На рубеже XIX-XX вв. «государство способствовало железнодорожному строительству, созданию тяжёлой индустрии, росту частных банков, протекционистской защите отечественной промышленности и тем самым развитию индустриального производства, а с другой – неуклонно отстаивало систему государственного контроля над экономикой, ограничило свободу предпринимательства, консервировало архаичные порядки в деревне»⁶⁸. На конец XIX – начало XX в. была подготовлена довольно прочная юридическая база в области железнодорожного строительства.

Великий Сибирский путь предполагалось разделить на шесть отдельных железных дорог: Западно-Сибирскую и Средне-Сибирскую (в 1900 г. преобразованы в Сибирскую железную дорогу), Кругобайкальскую, Забайкальскую, Амурскую и Уссурийскую. Своё название Уссурийская железная дорога (Приложение 3) получила от реки Усури, вдоль которой в первоначальных границах она протянулась от Владивостока до Хабаровска. В 1886 г. поступило предложение от генерал-губернаторов Приамурья и Восточной Сибири о строительстве целого ряда участков Сибирской дороги от Томска до Сретенска и участка от Владивостока до поста Буссе (посёлок Буссевка). Приамурский генерал-губернатор А.Н.Корф и военный губернатор Приморской области П.Ф.Унтербергер одними из первых ставили вопрос о необходимости скорейшей постройки железной дороги от Владивостока к реке Усури.

⁶⁸ *Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш., Панях В.М.* Власть и реформы. От самодержавия к Советской России. М., 2006. С.405.

Известный исследователь Дальнего Востока, адмирал Г.Н.Невельской отмечал, что «без железной дороги, которая надёжно бы обеспечивала связь центра России с устьем Амура, нам удержать Амурский край будет невозможно»⁶⁹.

Предварительные и окончательные изыскательные работы на участке Владивосток – Иман (Южно-Уссурийская железная дорога), а также строительство линии возглавлял до октября 1892 г. А.И.Урсати, а затем О.П.Вяземский. В начале 1887 г. состоялось совещание министров, на котором было принято решение о начале изыскательских работ на Южно-Уссурийском участке. А.И.Урсати 7 июня 1887 г. был назначен начальником экспедиции по производству изысканий Южно-Уссурийской железной дороги. Инженеры путей сообщения тщательно изучали карты местности, где должна пройти железная дорога. Нужно было правильно выбрать оптимальное направление железной дороги в районах с пологой и болотистой местностью, найти более удобные места пересечения дороги с реками и водными преградами и по возможности дешёвый вариант прокладки железной дороги с большей степенью надёжности. Проводились мероприятия для определения направления трассы относительно сторон света, для чего устанавливались специальные столбы через каждые 50 сажен, проводили нивелировку территории, рассчитывали возможные погрешности, собирали сведения о почвах, о влиянии вечной мерзлоты на постоянные железнодорожные и иные сооружения. Даже в конце XIX – начале XX в. инженеры путей сообщения имели в своём арсенале для изысканий немало технических новинок:

- гониометры и буссоли для измерения горизонтальных углов;
- хронометры и секстанты для точного определения точек трассы на местности;
- anerоиды для измерения высоты точек;
- таблицы высоты горных хребтов и вершин, гор, плоскогорий, равнин и водных систем на местности.

За неполные два года трассировка будущей магистрали была закончена, материалы представлены в Комитет министров. На заседании Особого совещания

⁶⁹ Зуев В.Ф. Первопроходцы восточных магистралей. Хабаровск, 2001. С.12.

по вопросу строительства Сибирской дороги в целом, был поставлен вопрос о начале сооружения Уссурийской железной дороги (от Владивостока до станции Графская) – 769 км. 17 марта 1891 г. император Александр III направил наследнику престола Николаю Александровичу рескрипт, подтверждающий окончательное решение о сооружении Великого Сибирского пути. 19 мая 1891 г. состоялась торжественная закладка Уссурийской железной дороги, первого звена Транссибирской железнодорожной магистрали (общая протяжённость 7420 км от Владивостока до Челябинска) в присутствии наследника престола. Будущий император Николай II заложил первый камень в основание здания вокзала во Владивостоке и отсыпал первый грунт в насыпь железной дороги. Э.Э.Ухтомский, сопровождавший наследника в его путешествии по миру, отмечал также в своей работе: «Его Императорское Высочество Собственноручно принял участие в закладке станционного здания, при помощи представленных Ему инструментов из серебра (инструменты эти, по повелению Его Высочества, сданы на хранение во Владивостокский музей) и, заложив лично первый камень строения, изволил вложить в постройку изготовленную в Санкт-Петербурге, по одобренному Его Величеством образцу, закладную серебряную дощечку»⁷⁰. По окончании торжества начальник строительных работ инженер путей сообщения А.И.Урсати «имел счастье поднести Его Высочеству икону Спасителя и доложить о сделанных и предстоящих работах»⁷¹.

О.П.Вяземский был назначен начальником строительства Южно-Уссурийской железной дороги в 1893 г. и именно он выбрал вариант прохождения дороги удалённый от границы на 30 вёрст. Работу Вяземского на строительстве Уссурийской железной дороги высоко оценили ещё при жизни, в его честь называли крупную станцию и город – районный центр Хабаровского края. Также стоит отметить, что «на Всемирной промышленной выставке в Париже, проходившей в 1900 г. Вяземский, как начальник строительства

⁷⁰ Ухтомский Э.Э. Путешествие Государя Императора Николая II на Восток в 2-х т. Т.2. СПб., 1897. С.136-137.

⁷¹ Там же. С.135.

Уссурийской дороги, был отмечен золотой медалью»⁷². К своему юбилею Вяземский был награждён российским и бухарским орденами и удостоен чина действительного тайного советника. О.П.Вяземский в памяти потомков остался как выдающийся изыскатель и строитель, «оставивший после себя сотни километров стальных магистралей»⁷³. Помимо Вяземского и Урсати, изыскательские работы возглавили талантливые инженеры путей сообщения Н.Г.Гарин-Михайловский, Н.П.Меженинов, Л.Д.Проскуряков.

В РГИА помимо личной переписки инженера О.П.Вяземского с подчинёнными и начальством сохранилась копия «Выписки из журналов Соединённого Присутствия Комитета Сибирской железной дороги и Департамента Государственной Экономии Государственного Совета» от 25 января и 4 февраля 1894 г. В документе описываются изыскательные работы на Северо-Уссурийской железной дороге: «повторительными изысканиями минувшей осени определено новое направление будущего рельсового пути, начиная с 100-й версты от ст. Графской до ст. Кедровой, на протяжении 95 вёрст, отклонённое от берега р. Уссури на 15 вёрст, и выявлена возможность удаления линии от помянутой реки и на остальной части дороги, до г. Хабаровска»⁷⁴. Такие тонкости в изыскательских работах инженеров определялись тремя важнейшими факторами: разливом рек, расстоянием от китайской границы, населённостью местности. В отличие от южного участка Уссурийской железной дороги, более заселённого людьми, хотя бы из стратегических соображений, северный участок, по берегу реки Уссури «очень мало заселён, только у самой реки, на всём её протяжении, расположены немногочисленные казачьи станицы и посёлки, местность же, по которой будет проходить железная дорога, совершенно безлюдна»⁷⁵. Такое заключение сделал Приамурский Генерал-Губернатор

⁷² Сазонов В.Н. Путь к океану // Инженеры путей сообщения / Под ред. В.Г.Ряскина, С.В.Любимова. М., 2003. С.325.

⁷³ Там же. С.327.

⁷⁴ РГИА. Ф.373. Оп.1. Д.9. Л.43.

⁷⁵ Там же. Л.88.

П.Ф.Унтербергер в своём донесении Министру Путей Сообщения от 9 декабря 1894 г.

При рассмотрении процессов проектирования и строительства Уссурийской железной дороги, можно выделить единые особенности подобного рода инженерных работ в мировой практике. Постройке железной дороги предшествовали изыскательские и проектировочные работы. Главная цель изыскательных работ – изучение условий строительства и эксплуатации будущей дороги, сбор и подготовка необходимых материалов для проектирования. В то же время основная задача проектирования – разработка «наиболее рационального проекта новой железной дороги, которая бы полностью удовлетворяла потребности в перевозках с учётом их роста в перспективе»⁷⁶. В свою очередь инженерные изыскания подразделялись на экономические и технические. Основная задача экономических изысканий – обоснование необходимости и целесообразности строительства новой или реконструкции существующей железной дороги, выбор направления и расчёт экономических показателей (грузооборот, пассажирооборот, рентабельность и т.д.). В область технических изысканий входит обследование и съёмка местности для грамотного выбора маршрута прохождения железной дороги.

Строительство железной дороги можно разделить на два периода – подготовительный и основной. В подготовительный период – создавались предусмотренные проектом условия для строительства железной дороги и материальная база (Приложение 4). К этому периоду также относится создание временных построек и начальной инфраструктуры для строителей и их семей, коммуникаций, а также расчистка полосы под строительство от пней, осушение болот, мелиоративные работы и т.д. Во время основного периода строительства возводилось земляное полотно (в 1890-х гг. уже с водоотводными сооружениями), строились искусственные сооружения (мосты, тоннели, эстакады, виадуки),

⁷⁶ Филиппов М.М., Уздин М.М., Ефименко Ю.И и др. Железные дороги. Общий курс (3-е изд., переработ. и доп.). М., 1981. С.46.

укладывался путь и возводились здания, необходимые для первоначальной эксплуатации.

Подготовка железной дороги к сдаче в эксплуатацию велась в течение всего периода строительства. В этом процессе можно выделить три этапа: открытие рабочего движения поездов, временная эксплуатация отдельных участков или дороги, сдача всей железной дороги в эксплуатацию. В процессе строительства также можно выделить несколько этапов: разброска и зарубка шпал, выгрузка рельсов с платформ, нагрузка вагонеток, растаскивание и сбалчивание рельсов. Таким образом, правильное распределение рабочей силы и умелая организация работ способствовали сравнительно быстрому ходу укладки пути уже на первых участках строительства Великого Сибирского пути.

Среди документов сохранились телеграммы инженеров путей сообщения Розенгарда, Бочарована, Курдюмова, Скиндера и других на имя Начальника строительных работ О.П.Вяземского по вопросу поставки железнодорожных шпал и рельсов за 1891-1895 гг. Например, металл, рельсы, рельсовые крепления (костыли), стрелочные переводы, металлические пролётные строения мостов, тоннельные балки и другие детали завозилось в порт Владивосток южным морским путём из Европейской России, в основном «95 % материалов были отечественного производства»⁷⁷, хотя отдельные расходные материалы приходилось закупать в США, Великобритании и Германии. На дороге были уложены лёгкие рельсы производства Брянского, Путиловского, Южно-Днепровского заводов.

Начальником работ инженером О.П.Вяземским также были составлены подробные соображения о строительных работах над Северным участком Уссурийской железной дороги (линия Графская-Хабаровск):

«1. Все рельсы, скрепления и подвижной состав полностью должны быть доставлены во Владивосток к 1 ноября 1895 г.

⁷⁷ Зуев В.Ф. Первопроходцы восточных магистралей. Хабаровск, 2001. С.22.

2. К этому времени должны быть доставлены во Владивосток около 80 % металлических частей мостов, цемента и других железнодорожных принадлежностей.

3. Укладка пути, а стало быть, находящиеся в прямой зависимости от неё работы были распределены следующим образом: к 1 января 1896 г. укладка пути должна была дойти до р. Бикин 495 верста от Владивостока, от Графской 117 вёрст, причём через Бикин предполагался временный деревянный мост. Весной 1896 г. укладка должна была начаться с двух концов от Бикина, переходя реку эту временным мостом к реке Хор, до которой надлежит уложить около 140 вёрст и от Хабаровска к той же реке Хор 90 вёрст»⁷⁸.

Однако в дальнейшем, третий пункт данных соображений был изменён, ввиду мелководья р. Хор и разрушении деревянного моста через реку Бикин. Согласно изменениям, сроки укладки оставались прежними, но порядок укладки был изменён:

«1. От реки Бикин к реке Хори 70 вёрст, укладка начнётся после постройки постоянного моста через эту реку 1 сентября 1896 г.

2. От станции Венюкова укладка начнётся в августе в две стороны, по направлению к рекам Бикин и Хор.

3. От Хабаровска до реки Хор на протяжении 90 вёрст, укладку предполагается начать 1 июня 1896 г. Таким образом, рельсовый путь на всём протяжении будет уложен к концу 1896 г., но с перерывом на р. Хор, на которой постоянный мост будет готов только к 1 мая 1897 г.»⁷⁹.

Как видим, грамотное руководство О.П.Вяземским на месте и, конечно же, самоотверженный труд строителей дороги, позволили существенно улучшить качество и увеличить количественный показатель строительных работ. Общее руководство строительством дороги находилось в Санкт-Петербурге – это Управление Уссурийской железной дороги и Комитет Сибирской железной дороги. Непосредственно же на месте всеми работами распоряжалось Управление

⁷⁸ РГИА. Ф.373. Оп.1. Д.9. Л.43.

⁷⁹ Там же. Л.161.

по сооружению Уссурийской железной дороги, которое находилось во Владивостоке. Сооружение дороги было разделено на две очереди: Южно-Уссурийскую (протяжённость 382 вёрсты) и Северо-Уссурийскую (протяжённость 339 верст), обе дороги проходили по таёжной, болотистой и малообжитой местности. Тайфуны, ливни, разливы рек были обычным делом на Дальнем Востоке, и для борьбы с повышенной влажностью и паводками инженеры-строители возводили водоотводные каналы и водоспуски под насыпями. К середине строительных работ начиналась складываться общая картина по протяжённости Уссурийской железной дороги – «721 верста от станции Владивосток до станции Хабаровск с мая 1891 по ноябрь 1897 гг.»⁸⁰. На первом участке Великого Сибирского пути – Уссурийской железной дороге по линиям движение открывалось постепенно по участкам соответственно:

1. Владивосток – Никольск – Уссурийский – в 1893 г.
2. Никольск – Уссурийский – Муравьёв-Амурский – в 1894 г.
3. Муравьёв-Амурский – Иман – в 1895 г.
4. Иман – Хабаровск – в 1897 г.
5. Никольск-Уссурийский – Гродсково – в 1900 г.

Стоимость Южно-Уссурийской железной дороги «определилась в 20.583.509 рублей или 54454 рублей на версту, а Северно-Уссурийской железной дороги – 21.056.522 рублей или 62704 рубля на версту»⁸¹. В 1895 г. вместе с вопросом о постройке Восточно-Китайской железной дороги возник вопрос о строительстве ветви от станции Никольск до китайской границы, начавшееся 30 апреля 1898 г., а уже 1 января 1900 г. открылось рабочее движение (окончательное открытие состоялось 15 августа 1903 г.). На участок в 110 вёрст было выделено «8.033.987 рублей вместе с расходами на рельсы и подвижной состав»⁸². Вместе с сооружением Уссурийской железной дороги строительные работы начались и в самом городе Владивостоке по устройству порта в бухте

⁸⁰ Гольянов А.Л., Косова Н.Е., Трунова И.А. Великий Сибирский путь. М., 2006. С.100.

⁸¹ Обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895-1904 гг. СПб., 1906. С.129.

⁸² Там же. С.130.

Золотой Рог. 10 мая 1896 г. на основании положения, выработанному Соединённым Присутствием Комитета Сибирской железной дороги и Департаментом Государственной экономии Государственного Совета, в августе 1896 г. приступили к подготовительным работам и окончательным изысканиям для составления проекта набережной длиной в 200 саж. и определения её стоимости (общая стоимость постройки по отчёту МПС – «1.247.567 рублей»⁸³).

Темпы строительства Уссурийской железной дороги, как и всего Великого Сибирского пути не могли не удивлять современников, так как «ежегодно укладывалось более 107 км колеи»⁸⁴, что позволило уже в 1893 г. пустить первый поезд от Владивостока до станции Никольское (в будущем г. Уссурийск), а уже 1 февраля 1896 г. сдать Южно-Уссурийскую дорогу в постоянную эксплуатацию. 1 ноября 1897 г. вся Уссурийская дорога от Владивостока до Хабаровска протяжённостью в 716 верст была сдана в постоянную эксплуатацию. В строительных работах на Уссурийской железной дороге принимал участие инженер путей сообщения Д.Л.Хорват, ставший первым начальником дороги, а в 1902 г. назначенный управляющим Китайской Восточной железной дороги (КВЖД). Под его успешным руководством КВЖД превратилась в успешное железнодорожное предприятие, её техническое состояние позволяло России иметь надёжную связь с Дальним Востоком.

После ввода в эксплуатацию Уссурийской железной дороги была окончательно сформирована административная структура управления дороги, которая включала в себя: руководство дороги, канцелярию, отделы (мобилизационный, юридический, врачебно-санитарный, школ и церквей, материальный, службы пути и сооружений, подвижного состава и тяги, движения и телеграфа, сборов).

В процессе сдачи отдельных участков Уссурийской дороги в эксплуатацию, инженеры оснащали станции и перегоны различными устройствами обеспечения

⁸³ Там же. С.132.

⁸⁴ *Гладких Т.И.* Дорога сквозь века. Посвящается Дальневосточной железной дороге – 110 лет. 1897-2007 гг. Хабаровск, 2007. С.57.

безопасности движения поездов и связи. Железная дорога была оснащена телеграфом на всём пути следования поездов, «телеграфную линию устроили в два провода, подвешенных на деревянных (чаще всего кедровых) столбах, а на станциях установили телеграфные аппараты Морзе»⁸⁵. Строительство первой столбовой линии связи МПС на участке Хабаровск – Владивосток было закончено в 1898 г., а в 1912 г. был снабжён связью участок Хабаровск – Ин. Впервые электроэнергия на Уссурийской железной дороге стала применяться в 1902-1903 гг., после постройки паровой электростанции постоянного тока в главных железнодорожных мастерских паровозоремонтного завода станции Уссурийск, затем на станции Первая Речка и станции Эгершельд. В 1913 г. двумя «электростанциями станций Уссурийск и Первая Речка было выработано 297 тыс. кВт/ч электроэнергии»⁸⁶.

Что касается, искусственных сооружений, то к 1897 г. на железной дороге «было построено 260 искусственных сооружений»⁸⁷, в том числе мосты через реки Хор (Приложение 5), Бикин, Иман, Уссури, Ледгу (78 металлических и 150 деревянных), двухпутный тоннель через Кипарисовый перевал (около 0,4 версты), 23 станции и 26 разъездов. Для борьбы с грунтовыми водами приходилось сооружать водоотводные каналы и водопропуски под железнодорожные насыпи. Железнодорожное мостостроение в России возникло как составная часть отечественной мостостроительной школы, отличавшейся рациональностью в выборе и оценке конструкций, отказом от надуманных решений во имя внешней эффективности, стремлением к возможно более полному учёту условий работы конструкций. Большой вклад в развитие мостостроения внесли Н.А.Белелюбский, Д.И.Журавский, Л.Д.Проскуряков, С.И.Кербедз, Л.Ф.Николаи, Э.М.Зубов. Их труды легли в основу будущих проектов мостостроителей, а также являлись руководством для многих поколений последующих инженеров. Важно отметить, что все мосты Уссурийской дороги, за исключением большого моста через реку

⁸⁵ Гольянов А.Л., Косова Н.Е., Трунова И.А. Великий Сибирский путь. М., 2006. С.104.

⁸⁶ Буркова В.Ф., Зуев В.Ф. Дальневосточная магистраль России. Хабаровск, 1997. С.191.

⁸⁷ Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Под ред. Н.С.Конарева. М., 1994. С.479.

Уссури, были мостами «эстакадного типа, с величиной пролётов, не превышавшей 19,2 м»⁸⁸. Благодаря этому конструкции пролётных строений собирали во Владивостоке и перевозили к месту установки по готовым участкам железнодорожного пути, закрепляя роликовые колёса прямо под фермы. В отдельных случаях, конструкции мостов приходили в разобранном виде во Владивосток морским путём, а затем на месте (на реке Эгершельде) вновь собирались. Далее грузы отправлялись к месту строительства по железной дороге по мере её готовности, затем гужевым или водным транспортом через озеро Ханка и реки Сунгача и Уссури. С завершением строительных работ на Южно-Уссурийской дороге, грузы шли на строительство Северно-Уссурийской дороги по железной дороге до станции Иман–Пристань, где перегружались на речные суда и шли вниз по реке Уссури.

Строительство Уссурийской железной дороги и в экономическом, и в военно-политическом контексте стало новым этапом в развитии производительных сил Дальнего Востока. Со сдачей дороги в постоянную эксплуатацию, возникла необходимость коренного усиления пропускной и провозной способности поездов на основе введения в эксплуатацию нового усиленного подвижного состава, развития линий и станций. Однако Уссурийская дорога стала лишь первым звеном Великого Сибирского пути, у инженеров стояли задачи по соединению этой дороги с основной частью России в начале XX в. Но прежде чем обратиться к событиям, связанными со строительством Амурской дороги, следует рассмотреть те виды подвижного состава и группы рабочих-строителей, которые участвовали в жизни Уссурийской железной дороги.

⁸⁸ *Фадеев Г.М., Амелин С.В., Богданов Г.И. и др. История железнодорожного транспорта России в 2-х т. Т.1: 1836-1917 гг. СПб., 1994. С.232.*

§2. Эксплуатация Уссурийской железной дороги

Проблема эффективности грузовых и пассажирских перевозок – одна из наиболее интересных и малоизученных тем в истории железнодорожного транспорта России. Железные дороги – это то, что в США называют «Pioneer way», и в этом смысле «не столько важно, стратегическая, военная или второстепенная эта дорога, важно то, что она оживляет район своего влияния»⁸⁹. Как для европейских, так и для русских железных дорог рентабельность перевозок является ключевым моментом в экономике страны.

Российские железные дороги не конкурировали друг с другом с 1890-х гг., а представляли собой единую систему, в управлении которой огромную роль играло государство. Аналогию можно провести с железными дорогами Соединённых Штатов Америки, так как территория этой страны также весьма велика. Более того, в США железные дороги связывали отдельные штаты между собой, позволяли быстро и качественно организовать процессы перевозок, также как в Российской империи железнодорожные магистрали связывали между собой губернии и области. Существовали отличия и связанные с тарифной политикой, и с развитием торговли в обеих странах. Вот, что отмечал С.Ю.Витте в своих лекциях, читаемых наследнику престола Великому князю Михаилу Александровичу по поводу рентабельности перевозок по Великому Сибирскому пути: «перевозка хлебных грузов на большие расстояния произвела коренной переворот в международной хлебной торговле, а вместе с тем и в сельском хозяйстве <...> железная дорога является не только вспомогательным средством обмена, но и могучей производительной силой»⁹⁰. Витте, также замечает полезность железных дорог для развития почтовой корреспонденции, обмена культур между отдельными народами, освоения необжитых территорий огромной империи.

⁸⁹ *Ревякин Д.И.* Государственное значение Амурской железной дороги. Доклад в общем собрании членов Приамурского Отдела Императорского Общества Востоковедения, состоявшемся под председательством Шталмейстера Н., Гондатти Л. 23 июня 1914 г. в г. Хабаровск. Хабаровск, 1914. С.8.

⁹⁰ *Витте С.Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1900-1902 гг. СПб., 1912. С.398.

Министр путей сообщения М.Н.Хилков в своём докладе императору Николаю II замечал, что «Сибирская железная дорога может только тогда приобрести значение мирового транзитного пути, когда перевозки по ней грузов будет настолько короче времени доставки их морским путём через Суэцкий канал, что эта разница могла бы уравнивать неизбежное превышение стоимости перевозки по железным дорогам...»⁹¹. Э.Э.Ухтомский на основании ежегодных отчётов МПС по русским железным дорогам и водным путям обосновал необходимость строительства железной дороги из Сибири в Европейскую Россию тем, что количество перевезённых грузов может увеличиться в 3-4 раза, а спектр продукции станет более разнообразным. Обратимся к таблице, представленной ниже, где представлены данные о количестве грузов, перевозимых водным путём из Сибири.

Из России в Сибирь шло:	
Железных товаров в круглом числе пудов	600.000 пудов
Мануфактурных товаров	700.000 пудов
Итого	1.300.000 пудов
Из Сибири в Россию шло:	
Чаю 100-150 тысяч ящиков	350.000 пудов
Кедровый орех	100.000 пудов
Шерсть	100.000 пудов
Масло коровье	30000 пудов
Кожи, овчина	75000 пудов
Медь	30000 пудов
Сало	20000 пудов
Верблюжья шерсть	5000 пудов
Волос, щетина	5000 пудов

⁹¹ РГИА. Ф.292. Оп.2. Д.325. Л.24.

Мёд	5000 пудов
Тюменские ковры	3000 пудов
Холст, бродни, рукавицы, воронина	40000 пудов
Итого	763.000 пудов

Сост. по: Ухтомский Э.Э. Путешествие Государя Императора Николая II на Восток в 2-х т. Т.2. СПб., 1897. С.138.

Сбыт продовольственных товаров стал ключевой темой, связанной с развитием и расширением железнодорожных сообщений в Сибири и на Дальнем Востоке. С появлением новых транспортных артерий также увеличились внутренняя торговля пшеницей, мукой и другими культурами, а также их экспорт на мировой рынок. Если мы говорим о перевозках грузов, то к моменту вхождения Уссурийской железной дороги в состав Китайско-Восточной, то движение товаров из России на Дальний Восток и наоборот трудно назвать слабым, что и видно из таблицы, где приведены соответствующие данные на конец 1905 г.

Перевезено					Пробег	
В местном сообщении	В прямом сообщении		Транзит	Итого	Общий	Средний на 1 версту ж.д.
	Вывоз	Ввоз				
Тысячи пудов					Тысячи пудо-вёрст	
13.603	1.916	2.227	-	17.746	3.762.397	4.533
76,7 %	10,8 %	2,5 %	-	-	общая длина 830 вёрст	

Сост. по: Саханский В.А. Очерк Амурской области в связи с грузооборотом проектируемой Средне-Амурской железной дороги. СПб., 1909. С.206.

В начале XX в. для увеличения пропускной способности и повышения качества перевозок по Уссурийской железной дороге, а затем и всего Великого Сибирского пути необходимо было разгрузить крупные узловые станции, классифицировать грузовые потоки по видам перевозимых грузов (перевозка нефти, перевозка промышленных изделий, перевозка угля, перевозка песка и т.д.). Что касается пассажирских перевозок, то здесь надо исходить из пропускной способности железных дорог Дальнего Востока и Сибири, регулирования тарифов

и спектра предоставляемых услуг для пассажиров (спрос потребителя на удобное время, класс поезда, скорость, стоимости и т.п.).

Отметим, сразу, что с точки зрения пассажирских перевозок спрос на Транссибирскую магистраль рос, как отмечали, ведущие специалисты в области движения поездов. Стоимость проезда, по казённым железным дорогам из Москвы во Владивосток распределялась следующим образом: «100 руб. в I классе, 60 руб. II классе, 40 руб. в III классе вместе с платой за спальные места и с государственным сбором»⁹². Практически 8000 км. поезд пересекал за 10 суток со скоростью в 35 км/ч. В среднем стоимость проезда из любого европейского города (например, из Лондона) до Шанхая обходилась «от 600 до 900 рублей в I классе и от 400 до 500 рублей во II классе»⁹³, из чего можно сделать вывод, что путешествие по Великому Сибирскому пути и дешевле, и быстрее.

С проведением Уссурийской железной дороги в 1891-1897 гг. увеличился товарооборот между восточными и западными районами империи, начинается быстрое развитие промышленности (добывающей, обрабатывающей, пищевой), растёт фабрично-заводской пролетариат. Иностранный капитал хлынул в Сибирь и начал различными методами быстро вытеснять русский капитал, а также усиливать зависимость русского Дальнего Востока от иностранных товаров. Однако в то же время, увеличился экспорт товаров из России в Китай, что привело к повышению капиталовложений в китайские предприятия, в первую очередь в крупную промышленность и железные дороги. По Уссурийской дороге в период с 1898 по 1908 гг. перевезено всего 42667 тыс. пудов грузов, на 1 версту 10447 тыс. пудов, за 10 лет это более чем солидная цифра для дороги с небольшой протяжённостью. В период с 1913 по конец 1916 гг. перевозка пассажиров, коммерческих и хозяйственных грузов, значительно увеличилась не только на Уссурийской железной дороге, но и в целом по дорогам в Азиатской России, что мы можем проследить по данным таблицы.

⁹² Мироя-Транзитная Сибирская железная дорога. Сообщение, сделанное в Собрании Инженеров Путей Сообщения, 8 марта 1897 года, инженером П.С.Краевским и дополненное замечками в пути через Сибирь до гор Хингана в Маньчжурии. Иркутск, 1898. С.4.

⁹³ Там же. С.6.

Наименование дорог	Перевозка пассажиров, в тыс. человек				Перевозка коммерческих грузов, в млн. пуд.				Перевозка хозяйственных грузов, в млн. пуд.			
	1913	1914	1915	1916	1913	1914	1915	1916	1913	1914	1915	1916
Забайкальская	3144	3684	3322	3512	74	65	92	128	-	-	-	-
Омская	4343	6508	6955	6959	187	260	324	361	132	120	75	78
Томская			3395	3217			160	207			69	70
Ташкентская	2615	3023	4064	4677	145	138	144	162	38	37	31	28
Средне-Азиатская	4558	4435	4974	5413	106	105	116	122	55	54	44	45
Уссурийская	1778	2249	2290	2500	100	100	130	170	22	24	25	27
Итого	16438	19849	25000	26278	612	669	966	1152	-	-	-	-

Сост. по: Шмуккер М.М. Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913-1922 годы (в связи с общими экономическими явлениями жизни страны). М., 1923. С.279.

В связи с развитием Дальнего Востока, постепенно увеличивался показатель рентабельности перевозок, что видно из грузооборота. Пассажирские и грузовые перевозки по Уссурийской железной дороге за период с 1906 по 1910 гг. представляли следующую картину:

Годы	Перевезено	
	Пассажиров (человек)	Грузов (пуд.)
1905	960.853	85.020.761
1906	1.355.276	60.862.131
1907	1.258.845	72.853.611
1908	1.228.015	69.367.956
1909	1.177.310	76.898.873
1910	1.276.345	118.860.576

Сост. по: Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге от Санкт-Петербурга до Владивостока / Под ред. А.И.Дмитриева-Мамонова. СПб., 1914. С.482.

Развитие экономики края тесным образом было связано с железной дорогой, «только за 1893-1897 гг. ввоз грузов во Владивосток вырос с 7,2 до 198,8 тысяч

тонн, при этом половина их предназначалась для строительства дороги»⁹⁴. Основная цель строительства новых железнодорожных линий на Дальнем Востоке в начале XX в. заключалась не только в том, чтобы связать стальными магистралями отдалённые окраины с центром, но и в создании международного коридора Берлин – Москва – Иркутск – Шанхай – Токио. Эта идея не до конца воплощена и в наши дни. При строительстве Великого Сибирского пути, планировали получать из Японии промышленные и сельскохозяйственные товары: шёлковые изделия, фарфор, хлопок высшего качества, рис и т.д. В своём сообщении инженер П.С.Краевский отмечал: «в Сибирь следует привлекать не обездоленный, ни к чему не способный люд, а наоборот, людей полных сил и энергии, с какой-нибудь хозяйственной практической подготовкой, предоставляя им на льготных условиях лучшие куски земли, а главное более широкую разработку горных богатств»⁹⁵. В этой связи не будет лишним освятить положение рабочих Уссурийской железной дороги классифицировать их по отдельным группам.

Переселенцы из Европейской части России занимались сельским хозяйством, а не строительством Уссурийской железной дороги, поэтому приходилось прибегать к вербовке воинских команд, каторжан, ссыльных поселенцев, вольнонаёмников и иностранной рабочей силы (китайцы, корейцы, японцы и т.д.). Конечно, многие иностранные специалисты с профильным образованием работали на более высоких должностях, нежели те, кто располагали только физической силой. С первых дней строительных работ Уссурийская дорога позволила решить несколько важнейших задач для Дальневосточного региона: заселение, хозяйственное освоение и укрепление военно-стратегического положения России. По статистике после ввода в эксплуатацию железной дороги ежегодно «только в Уссурийский край заселялось по 1860 семей»⁹⁶, а это сотни

⁹⁴ Гладких Т.И. Дорога сквозь века. Посвящается Дальневосточной железной дороге – 110 лет. 1897-2007 гг. Хабаровск, 2007. С.58.

⁹⁵ Там же. С.51.

⁹⁶ Там же. С.47.

тысяч человек, учитывая, что в крестьянской семье России до 1917 г. было в среднем 7-12 детей.

В период с 1894 по 1897 гг. на строительстве Уссурийской дороги было занято несколько воинских команд, ежегодно ряды строителей пополнялись «от 1200 до 2500 человек»⁹⁷. Всего ими было выполнено 20 % от общего объёма земляных работ. Что касается ссыльнокаторжных (Приложение 6), то эта категория рабочих также применялась на постройке Уссурийской железной дороги. С 1895 г. было принято решение отпускать ссыльных на работы частных подрядчиков, что позволило повысить качество выполняемых работ, хотя в подобном предприятии было занято до 200 работников из хабаровского острога. Им выплачивали денежные вознаграждения, к тому же сверх суммы подрядчик обязан был выдавать каждому ссыльнокаторжному за исполненный им дневной урок особую плату, размер которой был определён заранее. Если ссыльнокаторжный выполнял работу сверхурочно, то получал добавочное вознаграждение, тоже в обусловленном заранее размере.

В телеграмме от 17 декабря 1894 г. Хабаровскому Генерал-Губернатору представлено уверение О.П.Вяземского в том, что после включения «в число рабочих 1500 нижних чинов, возможно при благоприятных обстоятельствах дойти укладкой до Хабаровска в конце 1896 г.»⁹⁸. Таким образом, для ускорения работ всегда существовал резерв нижних чинов или каторжан, которых включали в состав рабочей силы, ускоряя тем самым процесс строительства железной дороги, однако подобные меры не всегда вели к хорошему качеству выполнения работ.

В начале лета 1895 г. было прислано на работу 400 человек с Сахалина, а в 1896 г. число каторжных было увеличено до 1200 человек, продолжавших работу до 1897 г. на тех же условиях. Результат деятельности ссыльнокаторжных команд за три года работ оказался удовлетворительным, жалоб со стороны подрядчиков, у которых они находились не было. Каторжанами было выполнено 9 % от общего

⁹⁷ Буркова В.Ф., Зуев В.Ф. Дальневосточная магистраль России. Хабаровск, 1997. С.23.

⁹⁸ РГИА. Ф.373. Оп.1. Д.9. Л.85.

объёма земляных работ. Другую категорию рабочей силы составляли иностранные рабочие, преимущественно китайцы, которых ежегодно, «в количестве 15 тыс. человек, прибывали морем из города Чифу (ныне Яньтай) и других мест Восточного Китая на заработки во Владивосток»⁹⁹. Конечно, корейские и японские бригады были меньшими по численности и выполнили 0,5-1 % от общего объёма земляных работ. Остальная часть земляных работ 69,5 % по Южно-Уссурийской дороге приходилась на вольнонаёмных работников. Земляные работы на Северо-Уссурийской дороге были выполнены на 20 % солдатскими командами, на 9 % - ссыльнокаторжными, на 4 % японцами и на 67 % - китайцами и корейцами. В 1900 г. на Уссурийской железной дороге «работало 5 тысяч человек»¹⁰⁰, учитывая, как локомотивные бригады, так и путейцев.

Масштабное строительство Уссурийской железной дороги, да и всего Великого Сибирского пути в конце XIX – начале XX в. – это настоящий подвиг русского рабочего и инженера, ведь 85 % выполнялось вручную, при этом в тяжёлых природных условиях, с плохим питанием и практически полным отсутствием квалифицированной медицинской помощи. Как на Южном, так и на Северном участке Уссурийской железной дороги вокзалы и депо сооружались исключительно из дерева, некоторые станции и вовсе не имели вокзалов или пассажирских зданий. На большинстве маленьких станций, относившихся к 5 классу, небольшое помещение для пассажиров, конторы начальника станции и телеграфа оборудовались в жилых домах для станционных служащих. На Уссурийской дороге многие станции были названы именами инженеров и государственных деятелей, внёсших значимый вклад в общее дело – станции Кнорринг (в честь инженера Кнорре), Корфовская (в честь барона А.Н.Корфа), Муравьёва-Амурского (в честь генерал-губернатора Н.Н.Муравьёва-Амурского) и т.п.

⁹⁹ Буркова В.Ф., Зуев В.Ф. Дальневосточная магистраль России. Хабаровск, 1997. С.25.

¹⁰⁰ Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Под ред. Н.С.Конарева. М., 1994. С.107.

Отдельно стоит сказать о подвижном составе. Временное управление Казённых железных дорог назначило журнальным постановлением от 21 августа 1891 г. «на Южно-Уссурийскую железную дорогу 30 паровозов, 1 служебный вагон, 5 вагонов II класса, 10 вагонов III класса, 2 арестантских вагона, 300 крытых товарных вагонов и 72 платформы, что соответствовало пропускной способности в 3 пары поездов в сутки»¹⁰¹. На отдельных станциях (Бикин, Вяземская, Хабаровск-1, Муравьёв-Амурский (Лазо), Кангауз (Анисимовка)) Уссурийской железной дороги строились паровозные депо и ремонтные мастерские, среди которых стоит выделить депо на станции Облучье и Ин. В паровозных мастерских производился мелкий и средний ремонт паровозов, их подготовка к новому рейсу.

В апреле-июне 1893 г. Путиловский завод поставил во Владивосток «72 платформы на сумму 16200 рублей»¹⁰², Коломенский завод поставил во Владивосток «150 крытых вагонов на сумму 39725 рублей»¹⁰³ согласно ведомостям, утверждённым контролёром по постройке Уссурийской железной дороги от 9 июля 1893 г. Несмотря на заключение договоров с рядом вагоностроительных и паровозостроительных заводов России, не исключалась практика доставки паровозов и вагонов с других дорог империи. Так, на основании копии Журнального постановления Временного управления казённых железных дорог по эксплуатационному отделу от 21 января 1892 г. указано, что необходимо «назначить следующие сроки сдачи паровозов для отправки на Уссурийскую дорогу:

1. Весной 1892 г. – 6 паровозов, осенью 1892 г. – 4, а весной 1893 г. - 2 паровоза с Харьковско-Николаевской железной дороги, а также 8 паровозов с Курско-Харьково-Азовской железной дороги.

¹⁰¹ РГИА. Ф.373. Оп.1. Д.232. Л.6.

¹⁰² Там же. Л.134.

¹⁰³ Там же. Л.119.

2. Осенью 1893 г. – не меньше 7, а весной 1894 г. – 9 паровозов с Курско-Харьково-Азовской железной дороги»¹⁰⁴.

В архивных документах представлены копии договоров с Коломенским, Путиловским и Брянским заводами. 30 ноября 1891 г. был подписан договор на поставку подвижного состава между Временным управлением казённых железных дорог и Правлением Общества Брянского рельсопрокатного и механического завода. Представитель акционерного общества брянского рельсопрокатного завода Владимир Яковлевич Белобородов своей подписью скрепил договор и тем самым согласился на своевременную поставку подвижного состава на Дальний Восток.

Большинство паровозов и вагонов было отечественного производства. С поступлением подвижного состава на Уссурийскую железную дорогу сразу возникла необходимость создания ремонтной базы. В документах имеется несколько десятков актов, заключений и рапортов, составленных инженерами путей сообщения, проводившими детальный осмотр прибывших на Уссурийскую дорогу паровозов и вагонов. Причём стоит отметить, что замена деталей подвижного состава была недешёвой при тогдашних ценах. Например, стоимость замены «дна паровоза и половины боковых листов тендера обходилось в 700 руб.»¹⁰⁵ в расчёте на один паровоз с учётом деталей и работы мастера. А замена треснувшей решётки топки и отдельных деталей последней вообще обходилось в «2500 руб. на один паровоз»¹⁰⁶. Как видим, если умножить эти цифры на количество паровозов с дефектами, а таковых приходило 30-40 % от общего числа, то получается выгоднее заказать локомотивы в США или Великобритании, и даже с учётом доставки морем получиться намного дешевле.

18 сентября 1892 г. с Коломенского завода на Уссурийскую железную дорогу поступило «69 товарных, 1 маневровый и 30 пассажирских паровоза, а также 99 багажных, 99 почтовых, 8999 крытых и 690 пассажирских вагонов (из

¹⁰⁴ РГИА. Ф.373. Оп.1. Д.218. Л.50.

¹⁰⁵ Там же. Л.166.

¹⁰⁶ Там же. Л.167.

них 10 служебных, 19 вагонов I класса, 19 вагонов – II класса, 49 комбинированных вагонов – I и II класса, 99 вагонов – III класса, 99 вагонов – 4 класса, 99 багажных и почтовых вагонов, 899 крытых вагонов и 1000 платформ»¹⁰⁷. Не стоит удивляться большому количеству платформ и крытых вагонов, так как на строительстве железных дорог в начале XX в. их использовали не только для перевозки рабочих и служащих, но и для подвозки строительного материала, инвентаря, лошадей, а подобные операции требовали значительное число подвижного состава, да и в условиях дальневосточного края, последние выходили из строя через 1-4 месяца эксплуатации.

В рапорте Заведующего механическим отделом на сооружении Уссурийской железной дороги от 12 июля 1894 г. имеются следующие данные: «8 платформ с Курско-Харьково-Азовской ж.д. и 50 платформ парка казённых железных дорог, доставленных на пароходе «Тамбов» для Северного участка»¹⁰⁸. По сведениям из телеграммы от 5 августа 1894 г. коллежского асессора инженера Исаака Сергеевича Мехмандарова «на Северный участок «было отправлено 40 восьмиколёсных паровозов, 4 вагона первого класса, 4 вагона второго класса, 33 вагона третьего класса, 5 багажных вагонов, 4 арестантских вагонов, 4 служебных вагонов, а также 238 крытых товарных вагонов, 108 платформ к вагонам и 70 обычных платформ»¹⁰⁹. В телеграмме от 2 ноября 1894 г. инженера Мехмандарова начальнику работ О.П.Вяземскому приводятся сведения о том, что «управление Сибирской дороги заключило договор с Путиловским на изготовление для Уссурийской железной дороги восьмидесяти девяти крытых вагонов с восемнадцатью тормозами по цене тысяча четыреста тридцать три руб. за вагон»¹¹⁰.

Нередко запасные части для паровозов и вагонов заказывали за границей, в первую очередь из-за дешевизны изготовления и доставки, так «20 апреля 1895 г. во Владивосток были привезены запасные части для паровозов и оборудование

¹⁰⁷ Там же. Л.76.

¹⁰⁸ РГИА. Ф.373. Оп.1. Д.24. Л.14.

¹⁰⁹ Там же. Л.20.

¹¹⁰ Там же. Л.28.

для мастерских из США»¹¹¹. В начале эксплуатации Уссурийской железной дороги в 1897 г. служба тяги и подвижного состава имела в парке «446 вагонов товарных и пассажирских, из которых 238 были крытыми, а 208 являлись обыкновенными железнодорожными платформами»¹¹². В 1891-1897 гг. на Уссурийской железной дороге были построены и приняты в эксплуатацию паровозные депо: основные – Первая Речка, Никольск-Уссурийский, Муравьёв-Амурский (Лазо), оборотные – Гродеково, Кангауз, Бикин и Хабаровск-1. В состав паровозного хозяйства, кроме локомотивов, депо, складов топлива, входили вагонное хозяйство, электростанции со всеми наружными сетями, всё обустройство поездного и поселкового водоснабжения, восстановительные поезда. Грузовое и пассажирское движение на Уссурийской железной дороге осуществлялось отечественными паровозами серий Ов («Овечки») и Ц, а также австрийскими паровозами серии К.

На момент запуска в эксплуатацию дороги, она имела в своём распоряжении следующий подвижной состав: «4 четырёхосных и 62 трёхосных паровоза, 36 пассажирских и 536 товарных крытых вагонов, 186 платформ, 1 служебный вагон, 4 багажных и 9 арестантских вагонов – всего 839 единиц»¹¹³. Общая стоимость «подвижного состава Южно-Уссурийской железной дороги 1.472.500 руб., а Северно-Уссурийской железной дороги 2.098.184 руб.»¹¹⁴, за всё время строительства дороги в 1891-1897 гг. Ведущую роль в ремонте локомотивов и вагонов играл Уссурийский локомотиворемонтный завод, открытый в 1895 г. В начале 1896 г. О.П.Вяземский отправил в Петербург отчёт, связанный с количеством подвижного состава Уссурийской железной дороги, отдельно выделив северный и южный участок (Приложение 7 и 8). Согласно исследованию В.А.Ракова на 1901 г. на Уссурийской дороге состояло «20 паровозов серии Л, ЕА

¹¹¹ Там же. Л.52.

¹¹² Буркова В.Ф., Зуев В.Ф. Дальневосточная магистраль России. Хабаровск, 1997. С.138.

¹¹³ Высоцкий А.Е. Развитие государственно-частного партнёрства в железнодорожном хозяйстве России (вторая половина XIX-начала XX в.): диссертация на соискание учёной степени канд. ист. наук. СПб., 2010. С.93.

¹¹⁴ РГИА. Ф.373. Оп.1. Д.24. Л.21.

(номера 250-259, 280-289) Луганского, Коломенского и Харьковского заводов»¹¹⁵. Накануне Первой мировой войны на дороге было «187 паровозов, 2899 товарных и 157 пассажирских вагонов»¹¹⁶.

На Уссурийской железной дороге в период 1895-1906 гг. вопросами организации грузовой и коммерческой работы занимался коммерческий отдел дороги, а затем, когда дорога эксплуатировалась в составе КВЖД (1907-1920 гг.), этим занимались коммерческие агентства и агенты коммерческой службы правления Общества КВЖД. Таким образом, к началу XX в. на Уссурийской железной дороге осуществлялись масштабные перевозки пассажиров и грузов, грамотно организована работа подвижного состава по его обслуживанию и поставке новых партий.

¹¹⁵ Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог 1845-1955 гг. М., 1995. С.145.

¹¹⁶ Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Под ред. Н.С.Конарева. М., 1994. С.479.

§3. Роль Уссурийской железной дороги в развитии культурного и хозяйственного потенциала Дальнего Востока

В начале XX в. инженерам путей сообщения и государственным деятелям было трудно представить каким образом будут развиваться Сибирь и Дальний Восток после завершения строительства Великого Сибирского пути. Вот, что писал об этом чиновник В.А.Мясоедов-Иванов после служебной командировки к берегам Тихого океана: «обстоятельства, обуславливающие будущность дороги на Дальнем Востоке, настолько разнообразны, многосторонни и так ещё мало выяснены, что предугадать сколько-нибудь точное экономическое значение этого пути во всём объёме крайне трудно»¹¹⁷. В своем докладе он рассказывал о крупных городах, встречающиеся ему во время командировки, говорит о развитии промышленности и сельского хозяйства, оценивает качество построенных участков Великого Сибирского пути.

Главнейшая транспортная задача, по мнению Мясоедова-Иванова – это строительство двухпутной железной дороги, развитие городской инфраструктуры, возведение высококачественных искусственных сооружений, чтобы не приходилось вкладывать в реконструкцию дороги в два раза больше средств, чем было определено изначально.

Основные города региона – Благовещенск, Хабаровск, Уссурийск, Владивосток. Благовещенск как город сформировался только в 1858 г. и сразу же стал центром Амурской области. Большинство населения города составляли украинцы и русские, занимающиеся торговлей и промыслами. Несмотря на выгодное географическое положение, в начале XX в. развитие города замедлилось по сравнению с другими городами Дальнего Востока, что было связано со строительством железных дорог в обход Благовещенска согласно первоначальному плану. Городское население Приамурского края в 1890 г. насчитывало 40,7 тыс. человек, в 1900 г. – 115,7 тыс. человек, в 1916 г. – 304,8 тыс. человек. В целом с 1860-х до 1917 гг. население Забайкалья выросло в 3 раза,

¹¹⁷ Сообщение В.А.Мясоедова-Иванова на экономическом обеде 23 января 1902 г. В какой степени Великий Сибирский путь может оправдать возлагаемые на него надежды. СПб., 1902. С.2.

Приморья – в 18,2, Амурской области – в 23,5 раза (в целом по Дальнему Востоку – в 5,1 раза). Вся полнота власти в регионе принадлежала в 1860-1870-х гг. восточно-сибирскому, а с 1884 г. приамурскому генерал-губернатору, который назначался императором. Во главе областей стояли губернаторы, во главе уездов – уездные начальники, во главе волостей – крестьянские начальники.

Активно развивалась промышленность Дальнего Востока, открывались новые угольные копи (шахты у города Никольск-Уссурийск – Липовский и Сучанские рудники), в период с 1894 по 1901 гг. «число заводов и фабрик в Приморье выросло с 423 до 776, а количество рабочих на них увеличилось вдвое»¹¹⁸. Открывались новые рабочие места на железнодорожных предприятиях Дальнего Востока, среди которых Владивостокская и Уссурийская дистанция пути, Первореченское и Уссурийское паровозоремонтные депо (Приложение 9), десятки мастерских на различных малых станциях. В 1898 г. при представлении С.Ю.Витте «Записки по крестьянскому вопросу», где выдвигалось предложение переселения крестьян в Сибирь и на Дальний Восток, многие восприняли этот проект в штыки. Министр внутренних дел отрицательно смотрел на данный вопрос из-за боязни, «что такое переселение может удорожить сельскохозяйственный труд»¹¹⁹. С 1912 г. правительство выделяло переселенцам ссуды – до 400 рублей на хозяйство, были также введены льготы на железнодорожные перевозки, снабжение семенами и орудиями труда, освобождение от налогов на 5 лет, бесплатный переезд из Центральной России, Украины, Белоруссии. Потомки первых переселенцев и по сей день живут в разных населённых пунктах Приморья и Приамурья.

Село Никольское (Приложение 10) у города Владивостока преобразилось в связи с проведением там Южно-Уссурийской дороги в 1891-1897 гг., оно было заселено преимущественно железнодорожниками. Буквально через год село Никольское получило статус города, в котором были построены каменный вокзал,

¹¹⁸ *Гладких Т.И.* Дорога сквозь века. Посвящается Дальневосточной железной дороге – 110 лет. 1897-2007 гг. Хабаровск, 2007. С.59.

¹¹⁹ *Там же.* С.726.

ремонтные мастерские, казачьи казармы, метеорологическая станция, школа и больница.

В 1897 г., в год окончания строительства Уссурийской железной дороги, в Восточной Сибири было 28 городов, правда, большинство из них по сути являлись крупными сёлами с населением менее 3000 человек. Основную роль в доставке товаров и пассажиров играл гужевой транспорт. Главный грузопоток шёл по Московскому тракту, пересекавшему всю южную часть Восточной Сибири. Слабость путей сообщения и медлительность доставки товаров повышали цены на изделия из Центральной России, заставляли купцов брать деньги в долг под большие проценты (12-25 %). Доставка товаров из Европейской России требовала 5-6 месяцев, поэтому торговлей могли заниматься только очень состоятельные купцы, которые, в сущности, были монополистами в своём деле. Отметим, что с развитием железнодорожного транспорта развивались и иные пути сообщения. Например, речной флот, который по сведениям за 1896 г. насчитывал «приблизительно 1093 судна, из которых паровых было 275 общей грузоподъёмностью 904200 пудов, из непаровых судов 818 имели общую грузоподъёмность 18678530 пудов»¹²⁰. При всех несомненных достоинствах водного транспорта (в первую очередь – низкой стоимости перевозок) его уязвимым местом является сезонность и продолжительность перевозок по времени.

Прокладка железной дороги способствовала экономическому развитию прилегающих районов, расширению внешнеторговых связей (через ст. Пограничная), усилению стратегического значения Владивостока. Помимо городов, на станциях Бикин и Иволайская (Котиково) были построены первые больницы. В 1891 г. в больницах Владивостока и Уссурийска работало всего 2 врача. Спустя 2 года во врачебную часть Уссурийской железной дороги входило уже «5 больниц, 5 врачей и 19 фельдшеров»¹²¹.

¹²⁰ Беспалов Н.Г., Елисеева И.И. Железные дороги России в XX веке в зеркале статистики. СПб, 2008. С.148.

¹²¹ Гладких Т.И. Дорога сквозь века. Посвящается Дальневосточной железной дороге – 110 лет. 1897-2007 гг. Хабаровск, 2007. С.77.

В 1901 г. на Хабаровском железнодорожном вокзале произошло значимое событие – открытие Христорождественской церкви, которая на долгие годы осталась единственной церковью не только в Хабаровске, но и на Дальнем Востоке. Храм был построен, как и многие другие здания на средства фонда имени императора Александра III, созданного по инициативе императора Николая II. На Уссурийской дороге успешно шло строительство храмов на крупных железнодорожных станциях, в том числе и вагона-церкви, успешно работавшего на Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорогах.

Царское правительство активно сотрудничало с отечественными предпринимателями. Этот факт отразился и на строительстве Великого Сибирского пути, так, например, известный фабрикант Александр Фёдорович Второв в 1900 г. «утвердил первое товарищество с основным капиталом в 3000000 руб.»¹²², которое впоследствии открыло несколько отделений по сибирским городам: в Чите, Иркутске, Сретенске, Владивостоке, Томске, Барнауле, Бийске, Екатеринбурге, Новониколаевске и т.д. Благодаря отделениям открылись магазины, где продавали товары первой необходимости, а также платья, обувь, галантерейные товары и прочее. С открытием железнодорожного сообщения торговое дело стало на более прочную почву, появилась возможность организовать бесперебойную покупку нового товара и его быструю транспортировку по населённым пунктам Сибири. Товарищество «Александра Фёдоровича Второва с сыновьями» в 1907 г. выкупило мануфактурное дело у Н.Д.Стахеева, благодаря чему были открыты новые отделения. На 1914 г. товарищество располагало основным капиталом в «10000000 рублей, а оборот составил 30000000 рублей»¹²³. Многие сибирские заводы Второвых в годы Первой мировой войны выпускали снаряды и вооружение для русской армии.

Заметим, что деятельность иностранных предпринимателей была значительно ограничена или не проявлялась вовсе. Министр финансов С.Ю.Витте не смог добиться отмены различного рода ограничений, которые

¹²² Платонов О.А., Диенко А.В. 1000 лет русского предпринимательства. М.: Современник, 1995. С.231.

¹²³ Там же. С.232.

законодательство накладывало на деятельность в России иностранных предпринимателей и предприятий. В 1898 г. был принят закон о промысловом налоге (налоге на предпринимательскую деятельность), теперь объектом налогообложения стало предприятие, а не отдельный предприниматель. Русский человек независимо от своей профессиональной принадлежности, знакомится с таинственной культурой Китая, Японии, Монголии, Кореи. На Дальнем Востоке причудливым образом соединились европейская ментальность в образе жизни русских поселенцев с традициями и обычаями коренных народов региона.

Архитектура на железной дороге представляется многим своеобразным явлением, а некоторые исследователи и вовсе не обращают на неё внимание. Но стоит заметить, что первое впечатление любого человека о незнакомом населенном пункте (будь то город или деревня) складывается из сооружений железнодорожного комплекса (вокзалы, водонапорные башни, депо и т.д.). Нередко вокзалы сочетались в стилевом отношении с большей частью городской архитектуры, ведь «развитие железнодорожного зодчества – часть важного процесса появления промышленной архитектуры»¹²⁴. Архитекторы не пытались скрыть отдельные технические компоненты железнодорожных строений, нередко делая их центральными композиционными элементами в этом необычном направлении искусства. Очень часто железнодорожные вокзалы становились центрами административной и культурной жизни населённого пункта. С развитием железнодорожного строительства в начале XX в. на Дальнем Востоке перед архитекторами становятся более сложные задачи – строительство вокзального комплекса, соединявшего в себе «множество разнообразных функциональных (технических, служебных, жилых, общественных) помещений»¹²⁵.

Огромное количество зданий на Дальнем Востоке было построено по типовым проектам ведущих архитекторов России (Ф.О.Шехтель, А.В.Щусев,

¹²⁴ Архитектурное путешествие по железной дороге. Альбом проектов, эскизов и фотографий / Под ред. Е.В.Борисовой. М., 2010. С.19.

¹²⁵ Там же. С.20.

С.Я.Хмелёвский, А.А.Клевшинский и другие). В это время складывается специфический фирменный стиль, так как проекты промышленных или гражданских зданий на железных дорогах включали в себя не только элементы внешнего оформления и внутренней планировки, но и детали технического оснащения: освещение, водоснабжение, отопление, оборудование, мебель и т.д. Многие инженерные решения впоследствии применялись в городской и промышленной инфраструктуре.

Всё это стало возможным, благодаря созданию стальных магистралей, так в 1913 г. «пропускная способность Транссибирской магистрали составляла семь пар поездов в сутки»¹²⁶. Грандиозное железнодорожное строительство требовало увеличения числа как трудовых кадров (землекопов, каменщиков, костыльщиков), так и повышения качества инженерного образования. Несмотря на то, что Институт инженеров путей сообщения подготовил «в период 1865-1899 гг. 2350 инженеров путей сообщения»¹²⁷, их было явно недостаточно в связи с растущими потребностями России в новых железнодорожных магистралях. Именно поэтому, 24 мая 1896 г. было учреждено Московское Императорское инженерное училище (будущий Московский институт инженеров транспорта), где преподавателями стали талантливые инженеры путей сообщения с огромным опытом практических навыков, полученных на строительстве железных дорог в Европейской России, Средней Азии, Сибири и на Кавказе.

Газеты и журналы того времени практически каждый день писали об успехах в строительстве дороги, а также о новых населенных пунктах, поступали также «сообщения о богатстве сибирского края и больших возможностях для каждого найти здесь работу по душе: на строительстве, землепашестве, приисках»¹²⁸. 1 августа 1906 г. Уссурийская железная дорога передана в аренду Китайско-Восточной железной дороге на 25 лет, Управление Уссурийской

¹²⁶ Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: её прошлое и настоящее: исторический очерк. М., 1980. С.3.

¹²⁷ Воронин М.И., Павлов В.Е. Великий Сибирский путь – плод замыслов учёных и питомцев Института Инженеров Путей Сообщения. Л., 1991. С.6.

¹²⁸ Коптелов В.Т. Великий Сибирский путь от Александра III до Николая II: Исторический очерк. Тюмень, 2003. С.82.

железной дороги преобразовано в Уссурийское отделение КВЖД. В 1913-1916 гг. на участке Владивосток-Никольск-Уссурийский уложены вторые пути. В годы Первой мировой войны 1914-1918 гг. возросла нагрузка на железнодорожный транспорт, так «за 1914-1915 гг. грузооборот Уссурийской железной дороги увеличился на 54,4 %, Китайской Восточной – на 97 %, Амурская железная дорога за год временной эксплуатации (1916 г.) перевезла 512,7 тыс. т. грузов»¹²⁹.

Строительство Великого Сибирского пути было бы невозможным без огромного количества талантливых инженеров и рабочих, выполнявших порой непосильные человеку задачи. После революции и гражданской войны, 20 марта 1920 г. Приморская земская управа издала постановление о расторжении договора 1906 г. с КВЖД об аренде, в итоге было образовано самостоятельное Управление Уссурийской железной дороге. В советское время, с 1936 г. Уссурийская железная дорога разделена на Амурскую и Дальневосточную, а в наши дни входит в состав Дальневосточной железной дороги.

К большому сожалению, начавшаяся русско-японская война 1904-1905 гг. изменила планы инженеров путей сообщения по прокладке новых железных дорог на Дальнем Востоке, особенно по территории иностранных государств. С отторжением южно-маньчжурской ветки КВЖД и условиями Портсмутского мирного договора, правительству России предстояло осуществить строительство заключительного звена Великого Сибирского пути – Амурской железной дороги, проходившей недалеко от государственной границы. Эта дорога позволила соединить Приморский край с основной частью Сибири единым звеном, тем самым обеспечивая безопасность отдалённых рубежей.

¹²⁹ Энциклопедия. Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года в 2-х т. Т.1. / Под ред. к.и.н., Л.М.Епифановой, Б.Ю.Иванова. М., 2008. С.639.

Глава 3. Строительство Амурской железной дороги – заключительный этап в сооружении Великого Сибирского пути

§1. Проблемы дальневосточного края и начало сооружения Амурской железной дороги

Трагические события русско-японской войны поставили вопрос о строительстве Амурской дороги, связывающей надёжным путём города Дальнего Востока с основной частью Сибири. Соединение Сибирского пути с Владивостоком через Маньчжурию представлялось поначалу экономически более выгодным, чем строительство Амурской железной дороги. Но, в итоге КВЖД себя не оправдала, в связи с поражением в русско-японской войне, и участок Амурской железной дороги строить пришлось, причём, несмотря на большее расстояние, «стоимость работ оказалась дешевле, чем КВЖД (157 тысяч рублей на километр против 172,6 тысяч рублей на километр)»¹³⁰. Согласно статье 7 Портсмутского мирного договора «Россия и Япония обязуются эксплуатировать принадлежащие им в Маньчжурии железные дороги исключительно в целях коммерческих и промышленных, но никоим образом в целях стратегических»¹³¹. Поэтому рассчитывать на развитие КВЖД не приходится, а это значит, что вопрос строительства Амурской железной дороги, а также заселения Дальнего Востока, – важнейшая задача для русского правительства в начале XX в. Одним словом, устройство железной дороги в Приамурье даст «возможность своими 20 парами поездов вливать необходимые военные силы в надлежащие моменты куда нужно и где нужно»¹³², что конечно будет важнейшим условием крепкого мира во всём дальневосточном регионе.

В период 1904-1906 гг. наступило небольшое затишье в железнодорожном деле, связанное с русско-японской войной и первой русской революцией. Однако

¹³⁰ Страницы истории железнодорожного транспорта России. Сборник трудов. / Под ред. Г.П.Закревской. М., 2013. С.194.

¹³¹ *Ревякин Д.И.* Государственное значение Амурской железной дороги. Доклад в общем собрании членов Приамурского Отдела Императорского Общества Востоковедения, состоявшемся под председательством Шталмейстера Н., Гондатти Л. 23 июня 1914 г. в г. Хабаровск. Хабаровск, 1914. С.21.

¹³² *Там же.* С.22.

в последующий период, вплоть до начала Первой мировой войны благодаря частной и государственной инициативе, Россия не сбавляла темпов строительства новых дорог. Но, тем не менее, железных дорог в стране было явно недостаточно, «так на 10000 жителей в европейской части приходилось 4,1 км рельсовых дорог, в азиатской – 5,1 км»¹³³. Аналогичный показатель в других странах, выше русского, например, в Германии он составил 9,5 км, в Великобритании – 8,2 км, во Франции – 13,0 км.

Задолго до строительства Амурской железной дороги в 1890-х гг. проводились изыскательские работы с трассировкой будущего участка Великого Сибирского пути. В 1891 г. группа военных топографов под руководством полковника Н.В.Волошина завершила первые предварительные изыскания трассы Амурской железной дороги, двумя годами позже проводились повторные изыскательские работы. Однако этот путь был признан в Комитете Сибирской железной дороги «существенно удлиняющим магистраль, технически трудно выполнимым из-за природно-географических условий края, а также стратегически невыгодным из-за относительной удалённости от предполагаемого театра военных действий»¹³⁴. Министр финансов С.Ю.Витте выступил за строительство железной дороги по китайской территории «для мирного проникновения в Маньчжурию», однако этому воспротивились как чиновники (генерал-губернатор Приамурского края С.М.Духовской, военный губернатор Приморской области П.Ф.Унтербергер), так и инженеры путей сообщения (О.П.Вяземский, А.И.Урсати, А.Н.Пушечников, Н.П.Меженинов). По их мнению, дорога на территории иностранного государства в любой момент могла быть изъята, к тому же такой стратегический объект, как железная дорога становилась серьёзным аргументом для вмешательства в дальневосточные дела со стороны ведущих стран мира. С.Ю.Витте в своём докладе императору Николаю II «О способах сооружения Великого Сибирского пути и о назначении совещания для

¹³³ Таранков В.И. Ценные бумаги Государства Российского. М.; Тольятти, 1992. С.272.

¹³⁴ Энциклопедия. Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года в 2-х т. Т.1. / Под ред. к.и.н., Л.М.Епифановой, Б.Ю.Иванова. М., 2008. С.87.

обсуждения этого дела» от 6 ноября 1892 г. писал «о заманчивых перспективах для торгово-промышленной буржуазии, открывающихся в Китае, Корее и Японии, признанных стать колоссальными рынками сбыта русских фабрично-заводских изделий»¹³⁵.

Вторично предварительные изыскания проводились в 1894-1896 гг. под руководством Б.У.Савримовича, когда полным ходом на Дальнем Востоке шло строительство Уссурийской железной дороги. Задачу осложняла плохая изученность района, инженерам необходимо было сделать максимально точные изыскания и составить карту наиболее удобного участка прохождения дороги. В конечном итоге было предложено 3 варианта проведения железной дороги от станции Покровская к станции Хабаровск: северный вариант (с отклонением 320 км от реки Амур), средний вариант (с отклонением в 107 км от реки Амур), южный вариант (по побережью реки Амур). В этом случае был принят средний вариант, так как он недостаточно удалён от берега реки Амур и государственной границы России, а также не находится в прибрежной зоне, т.е. вариант затопления вследствие разлива реки практически сходил на нет.

В начале XX в. сформировались основные звенья транспортной системы Дальнего Востока: железные дороги, морской и речной флот, сеть грунтовых дорог. После русско-японской войны целый ряд государственных деятелей, инженеров, предпринимателей выступали с предложениями о строительстве Амурской, Ленской, Сахалинской, Якутской железных дорог. Иностранцы (в основном американцы) предлагали свои проекты и услуги по сооружению железных дорог вплоть до Чукотского полуострова, конечно не забывая о собственной выгоде. В это время поступило крайне заманчивое предложение от американских и французских предпринимателей по строительству Транс-Аляско-Сибирской железной дороги (инициатива француза Лойк-де-Лобеля, за которым вероятнее всего стояли интересы крупных представителей бизнеса Европы и Америки). Идея заключалась в том, чтобы пробить через Берингов пролив «один тоннель до острова Диомида, а второй соорудить до мыса Уэльского на Аляске.

¹³⁵ РГИА. Ф.560. Оп.27. Д.6. Л.18.

Общая протяжённость этой железной дороги 5300 км»¹³⁶. Дорогу должны были строить на иностранные капиталы (в основном на американский и английский), никаких гарантий иностранцам от российского правительства не нужно было предоставлять.

Однако Россия должна была отвести иностранным партнёрам полосу отчуждения вдоль трассы шириной 25 км с правом эксплуатации недр и земли, строительства хозяйственных и промышленных предприятий, портов и других сооружений. Но самое вопиющее требование заключалось в том, что налоги и таможенные пошлины с иностранных акционеров не должны были взиматься, а на всю полосу отчуждения Россия должна была предоставить права суверенного государства. Конечно, в правительстве и обществе нашлись даже сторонники подобного предложения и даже создали комиссию в декабре 1905 г. по этому вопросу. Несмотря на то, что поначалу проект был одобрен в Совете министров, однако позиции большинства его членов и председателя С.Ю.Витте не позволили ему осуществиться. Позиция иностранных бизнесменов понятна сразу – возможность нажиться на ресурсах русских территорий, которые Россия не имеет возможности освоить, так как по подсчётам экспертов «общая площадь отводимых по такому предложению земель составляла более 270 тыс. м², т.е. площадь равную Бельгии и Великобритании вместе взятых»¹³⁷.

Кредитовали изыскательные и строительные работы крупнейшие банки империи: Волжско-Камский, Русско-Азиатский, Сибирский торговый. Государственный банк принял активное участие в предоставлении займов для строительства Кругобайкальской и Амурской железной дорог, тогда как Русско-Китайский банк давал огромные ссуды на сооружение Китайско-Восточной железной дороги. Русско-Азиатский (Русско-Китайский) банк начинал свою деятельность «со складочным капиталом в 9 млн. руб.»¹³⁸, однако совсем скоро его влияние на Дальнем Востоке усилилось (банк мог заниматься покупкой за

¹³⁶ *Калиничев В.П.* Великий Сибирский путь. Историко-экономический очерк. М., 1991. С.122.

¹³⁷ *Там же.* С.123.

¹³⁸ *Ананьич Б.В., Арефьева М.И., Морозан В.В.* Кредит и банки в России до начала XX века: Санкт-Петербург и Москва. СПб., 2005. С.434.

свой счёт товаров, иностранных ценных бумаг, выпуск собственных банковских билетов, производство операций, имевших отношение к местному Государственному казначейству). Русско-Китайский банк имел отделения в Пекине, Ханькоу, Гонконге, Тяньцзине и других городах Китая.

В 1905 г. одними из первых соискателей на строительство Амурской железной дороги выступили барон фон Розенберг и генерал от инфантерии А.Н.Попов, предлагавшие образовать частное общество для строительства дороги. В своём проекте они отмечали, что «овладение Приморским краем несомненно будет первой и важнейшей задачей противников в будущей войне на Дальнем Востоке, с захватом этого края мы будем совершенно отрезаны и отброшены от Тихого океана»¹³⁹. В этом историческом предвидении авторы рассуждали о надвигающейся мировой войне и переделах сфер влияния на карте мира. При обсуждении проектов сооружения Амурской железной дороги большое внимание уделялось не только вопросам торговли и добыче полезных ископаемых, но и хозяйственной колонизации края. А.Н.Попов отмечал следующее: «не надо забывать, что добыча ископаемых вообще, а золота в особенности, есть промышленность преходящая, тогда как колонизация на основании развития земледелия, независимо высокой нравственной ею стороны, даст надёжное коренное население и неиссякаемое богатство»¹⁴⁰. Предлагаемое авторами проекта южное направление железной дороги не рассматривалось ввиду близости к государственной границе и сильной затопляемости района во время разлива реки Амур. Оставалось два варианта прохождения будущей железной дороги: северное и среднее. Можно выделить несколько причин выбора среднего направления прохождения:

1. Среднее направление было наиболее исследованным (за период с 1891 по 1908 гг. было организовано три экспедиции) и вполне отвечало требованиям сооружения линии магистрального типа равнинной местности.

¹³⁹ Предварительный проект Амурской железной дороги генерала от инфантерии А.Н.Попова и барона фон Розенберга. СПб., 1905. С.106.

¹⁴⁰ Там же. С.108.

2. Общая длина линии по среднему направлению была меньше, чем по двум другим.
3. Сооружение линии по среднему направлению было начато быстрее, чем по другим.
4. Среднее направление было наиболее выгодно в экономическом отношении: дешевизна пассажирских и грузовых перевозок, колониционный и финансовый факторы, дающие линии большую доходность.
5. Среднее направление в достаточной мере было удалено от реки Амура и прикрыто ею, что позволяло сделать водные преграды и железную дорогу естественными рубежами обороны на случай войны.

Общая протяжённость главной линии Амурской железной дороги «составит по приблизительному подсчёту около 1600 вёрст»¹⁴¹. Третьи предварительные изыскания были проведены зимой-весной 1906-1907 гг. в тяжёлых погодных и климатических условиях (температура воздуха зимой опускалась до – 60 градусов, весенние распутицы, эпидемии, таёжная мошара), но принесли свои плоды. Комитет Сибирской железной дороги и Совет министров смог увидеть все возможные «направления, планы и продольные профили линий Амурской железной дороги с протяжённостью 4850 км», с разделением дороги на западную, центральную и восточную часть. Проект строительства был утверждён в 1907 г., а Управление по строительству Амурской дороги расположилось в Нерчинске, возглавил которое Е.Ю.Подруцкий.

Южно-Уссурийский край и Амурская область были новыми экономическими районами, в развитии которых были заинтересованы и правительственные круги, и крестьяне, и предприниматели. Развитие промышленности было связано с ростом городов и городского населения, так как «к концу 1890-х гг. в них жило более 17 млн. человек, или около 13,25 % всего населения империи»¹⁴². Благодаря этому процессу и города приобретали

¹⁴¹ Там же. С.6.

¹⁴² *Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш., Панях В.М.* Власть и реформы. От самодержавия к Советской России. М., 2006. С.367.

промышленный облик. Огромную Амурскую область генерал-инженер А.А.Кауфман разделил на несколько районов: Зейско-Буреинский степной район, район Бирмы и Селимжи, Верхнее-Амурский район, район побережья реки Зеи, Бурейско-Архарский район, Хинганско-Сутарский район, Михайло-Семёновский район.

Вопрос о соединении Амурской железной дороги со сплошной трассой от Сретенска до Хабаровска также активно обсуждался в Государственном Совете, Комитете Сибирской железной дороги и Министерстве путей сообщения. Во время непродолжительной работы I Государственной Думы поднимался вопрос о постройке по русской территории «окружной Амурской железнодорожной линии, прикрытой течением Амура от непосредственного нападения и стратегически обеспечивавшей Приморскую и Приамурскую области – иначе, в случае перерыва сообщений ко КВЖД, остававшиеся начисто отрезанными от остальной России»¹⁴³.

В июле 1906 г. председателем Совета Министров был назначен П.А.Столыпин, который понимал значимость Амурской железной дороги, как стратегического пути для бесперебойного процесса курсирования поездов от Москвы до Владивостока по русской территории. По указанию нового премьер-министра были объединены исследования комиссий О.П.Вяземского, Г.В.Адрианова, барона фон Розенберга, В.А.Саханского по изысканиям Амурской дороги. С июня 1906 г. по октябрь 1907 г. три экспедиционных команды во главе с Г.В.Адриановым, С.А.Чмуровым, В.А.Левашовым на средства амурских золотопромышленников проводили изыскания по проектам Амура-Николаевской магистрали, одновременно велись работы по поиску и добыче золота. Впервые вопрос о строительстве Амурской железной дороге был представлен к рассмотрению II Государственной Думой в марте 1907 г., однако выступающий с докладом Н.К.Шауфус не мог убедить депутатов в необходимости строительства Амурской железной дороги. Большинство депутатов считало это мероприятие

¹⁴³ Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892-1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л., 1928. С.28.

бессмысленной тратой огромных средств и времени, а, главное, что железная дорога не будет рентабельной в совершенно безлюдном и диком краю.

24 марта 1908 г. III Государственная дума приступила к обсуждению законопроекта «О сооружении Амурской железной дороги распоряжением казны и за её счёт». Генерал-адъютант А.И.Пантелеев поддержал инициативу Столыпина и Шауфуса, объяснив необходимость строительства дороги в первую очередь военно-стратегическими соображениями. Его поддержал помощник военного министра А.В.Поливанов и приамурский генерал-губернатор П.Ф.Унтербергер. Последний, в своём докладе подчеркнул, что «судоходство по рекам Шилке и Амуру зависит от уровня воды и других обстоятельств. А с ноября по май Амурская область совершенно отрезана от Забайкальской железной дороги. При громадности нашей территории неоспоримо важно иметь железную дорогу. Никакие крепости не заменят путей сообщения. Крепость, в конце концов, падает и становится точкой опоры для чужих войск, для чужой армии, как это случилось с героической крепостью Порт-Артур и Южным Сахалином. Без железной дороги мы можем навсегда потерять Дальневосточный край»¹⁴⁴. В поддержку законопроекта с подачи П.А.Столыпина высказались помощник военного министра А.В.Поливанов, октябристы Н.В.Савич, Н.Л.Марков, черносотенец В.М.Пуришкевич. Противниками строительства Амурской дороги ввиду её дороговизны и низкой рентабельности перевозок в будущем являлись кадеты А.И.Шингарёв, Ф.И.Родичев, А.Ф.Бабянский, князь Н.Н.Львов, меньшевик Н.С.Чхеидзе. Однако, как не странно, эти выступление и здравые соображения не смогли убедить депутатов принять верное решение и согласиться утвердить проект строительства Амурской железной дороги.

31 марта 1908 г. П.А.Столыпин выступил с докладом на заседании Государственной Думы «О роли и значении постройки Амурской дороги», где привел аргументированные доказательства в пользу постройки железной дороги. Обсуждением вопроса об Амурской железной дороге проходило в Думе на 41-46-м заседаниях, в поддержку законопроекта высказалось 213 депутатов, против –

¹⁴⁴ Цит. по: Зуев В.Ф. Первопроходцы восточных магистралей. Хабаровск, 2001. С.34.

101. После долгих споров и прений Государственная Дума приняла 3 апреля 1908 г. закон «О приступе к сооружению Амурской железной дороги распоряжением казны и за её счёт». С теми же проблемами пришлось столкнуться в Государственном Совете, где после нескольких заседаний 31 мая 1908 г. П.А.Столыпин вновь выступил с докладом в защиту законопроекта Государственной Думы и был поддержан рядом государственных деятелей (В.И.Тимирязевым, А.Г.Булыгиным, И.Л.Горемыкиным). В итоге 2 июня Государственный Совет утвердил законопроект о постройке Амурской железной дороги.

П.А.Столыпин вместе с министрами путей сообщения, финансов, юстиции и военного во время своих выступлений предложили депутатам Думы ряд комплексных мер по решению проблем:

1. Переселенческая проблема (переселение крестьян на Дальний Восток, так как Приморский край представляет собой необжитую территорию с малым количеством населения). Для постройки Амурской железной дороги требовалось значительное число трудовых ресурсов, которых в таком количестве, в крае быть не могло. Следовательно, необходимо было решить вопрос о приезде рабочих из других регионов империи.
2. Финансовая проблема (финансирование строительства самой железной дороги, постройку казённых учреждений и инфраструктуры, заработная плата рабочим и военным и т.д.).
3. Медицинская и санитарно-гигиеническая проблема (строительство больниц и лазаретов, формирование медицинских частей и фельдшерских пунктов на железнодорожных станциях, в тюремных дворах и на участках).
4. Проблема снабжения продовольствием и материальными ресурсами для строительства железнодорожной линии.

Правительство России, возглавляемое П.А.Столыпиным, понимая стратегическое значение русского Дальнего Востока, приняло мероприятия, направленные на усиление строительства Амурской железной дороги. В спорах и дискуссиях сторонники прокладки железной дороги вдоль реки Амур одержали

победу, дальнейшая судьба дороги и региона целиком зависела от инженеров путей сообщения и рабочих. Строительство Амурской железной дороги как заключительного участка Великого Сибирского пути, начало прокладки вторых железнодорожных путей, освоение новых территорий, – все эти задачи стояли для нового поколения исследователей и строителей железных дорог.

§2. Строительство Амурской железной дороги и рабочий вопрос

Трудность решения вопросов по строительству и эксплуатации Амурской железной дороги в Государственной Думе и Министерстве путей сообщения не ограничивалось только постройкой самой железной дороги. Содержание штатов вооружённой охраны, оборудование тюремных помещений для арестантов и каторжан, строительство больниц, лазаретов, учебных заведений и иной инфраструктуры составляет основную часть расходов, порой превышавшую расходы на прокладку нескольких километров железной дороги.

Сохранившиеся архивные документы Министерства путей сообщения, Министерства финансов, Министерства внутренних дел – протоколы, прошения (ходатайства), письма позволяют увидеть весь спектр сложных задач в отношении строительства Амурской железной дороги, содержания казенных заведений различного типа, финансирования новых проектов и заработных плат. На содержание судебных приставов только на среднем участке Амурской дороги «с 1 января по 1 июля 1915 г. было выделено 13413 руб.»¹⁴⁵ (Приложение 11).

В процессе совещаний в Министерстве путей сообщения обсуждались проекты прохождения железнодорожной линии. В дополнении к изложенным проблемам министр путей сообщений отметил, что «ввиду пересекаемой Амурской железной дорогой местности, прежде чем приступить на ней к строительным работам, необходимо обеспечить беспрепятственную доставку материалов устройством подсобных помещений для служащих и рабочих, а также для хранения разного рода запаса и организовать надлежащую охрану людей и имущества»¹⁴⁶.

В 1908 г., когда начались работы по сооружению Амурской железной дороги, вопрос о военной охране будущих участков стал сам собой. Россия хорошо помнила последствия Боксёрского восстания на КВЖД и не хотела их повторять, более того столкновение на Дальнем Востоке интересов ведущих держав мира не сулило ничего хорошего, и в любой момент могло превратиться в

¹⁴⁵ РГИА. Ф.1276. Оп.7. Д.382. Л.5.

¹⁴⁶ РГИА. Ф.1276. Оп.5. Д.293. Л.7.

полномасштабный военный конфликт. Чтобы избежать провокационных действий, ускорить сроки строительства железной дороги необходимо было позаботиться об охране, а также о наличии полицейских управлений (помимо местной преступности на строительство отдельных участков железной дороги привозили каторжан и арестантов). Ещё по Высочайшему повелению от 16 марта 1867 г. «жандармский полицейский надзор учреждается одновременно с открытием работ в составе не менее Начальника Управления, участковых офицеров (Начальников Отделений) на каждые 200 вёрст по одному и нижних чинов в унтер-офицерском звании на каждую станцию по два, а в столицах – по три человека»¹⁴⁷.

Более того, на Забайкальской, Уссурийской и Амурской железных дорогах в соответствии с ходатайствами от Министра путей сообщений жандармский полицейский надзор должен быть усилен, и вместо двух унтер-офицеров на станцию, полагалось «по 1 унтер-офицеру на 9-10 вёрст»¹⁴⁸, т.е. в 20 раз больше обычного (приблизительно 20 унтер-офицеров на 200 вёрст). Жандармское полицейское управление Амурской железной дороги состояло из «одного Начальника Управления, одного Адъютанта, 10 Начальников Отделений, 10 вахмистров, 200 унтер-офицеров и 2 писарей»¹⁴⁹. Если говорить о жаловании вахмистра и унтер-офицера, то оно в соответствии с «установленным приказом по Военному ведомству 1906 г. равнялось 540 руб. в год каждому, а унтер-офицерам по 420 руб. в год каждому»¹⁵⁰. Государство уделяло особое внимание охране железных дорог, особенно в отдалённых регионах империи (Приложение 12). Именно в конце XIX – начале XX в. формируются особый род войск – железнодорожные войска, которые существуют в армии России и сегодня.

Было принято решение расширить финансирование на содержание военной охраны «в соответствии с решением <...> от 30 апреля 1911 г. расходы, на

¹⁴⁷ РГИА. Ф.1276. Оп.4. Д.315. Л.3.

¹⁴⁸ Там же. Л.4.

¹⁴⁹ Там же. Л.4.

¹⁵⁰ Там же. Л.5.

продление воинской охраны средней части Амурской железной дороги с 1 мая 1914 г. по 1 января 1915 г., исчислять следующим образом:

1. Дополнительные расходы военного ведомства на командирование 2 рот в течение 8 месяцев (с 1 мая 1914 г. по 1 января 1915 г.) по расчёту 39520 руб. в год на роту.
2. Ремонт, отопление, освящение помещений – 47702 руб.
3. Кроме того, по заявлению военного ведомства находящиеся ныне на охране роты подлежат возвращению к своим частям и замене другими, почему потребуется также расход на смену рот. Размер этого расхода пока не выяснен военным ведомством»¹⁵¹.

Необходимо отметить, что в соответствии с заявлением была составлена подробная смета, в итоге «на 1914 г. было отпущено 89466 руб. на содержание на средней части Амурской железной дороги с 1 мая 1914 по 1 января 1915 г. воинской охраны и помещений для неё»¹⁵². В общем и целом, «строительная стоимость Амурской железной дороги в ценах 1913 г. определяется в сумме около 84.800.000 рублей»¹⁵³. Однако, эта сумма не представлялась собою полной цифры затрат государственного казначейства на строительство этой железной дороги. 17 февраля 1914 г. на станции Облучье произошла торжественная стыковка среднего и восточного участков Амурской железной дороги, что практически завершало строительство этой жизненно важной артерии для Дальневосточного региона. Кроме того, завершение строительства позволило осваивать Приморье в экономическом отношении, а главное соединить участки Великого сибирского пути по территории России без выхода на КВЖД.

Амурская железная дорога (1875 вёрст) была разделена на четыре участка (Приложение 13):

1. Головной участок (станция Куенга – станция Урюм), протяжённостью 183 версты.

¹⁵¹ РГИА. Ф.1276. Оп.7. Д.382. Л.9.

¹⁵² Там же. Л.10.

¹⁵³ Всеподданнейший отчёт о деятельности Министерства Путей Сообщения за 1913 г. Пг., 1914. С.65.

2. Западный участок (станция Урюм – река Керак), протяжённостью 597 вёрст, строился под руководством Е.Ю.Подруцкого и А.И.Урсати.
3. Средний участок (река Керак – река Буря), протяжённостью 643 версты с вервью на Благовещенск (103 версты) строился под руководством М.С.Навроцкого и А.В.Ливеровского.
4. Восточный участок (река Буря – станция Хабаровск), протяжённостью 452 версты с мостом через реку Амур строился под руководством В.В.Трегубова.

Примерно в этой же очерёдности происходило строительство и сдача построенных участков в постоянную эксплуатацию. Окончательно определилось направление трассы Куэнга – Ерофей Павлович – Керак – Улагачи – Суражевка – Каменка – Хабаровск.

Общее руководство строительными работами осуществляло, находившееся в Санкт-Петербурге Управление по сооружению железных дорог МПС, а «непосредственный технический надзор и руководство организацией дела на местах выполняли строительные управления в западной, средней и восточной частей дороги, расположенные в Чите, Благовещенске и Хабаровске»¹⁵⁴ (Приложение 14). В состав каждого местного строительного управления входили: начальник и его помощники, отделы (технический, счётный, механический), службы (телеграфа, отчуждения имущества, материальная и санитарная), юрисконсультская часть, канцелярия, техническая администрация на линии. С открытием на Амурской дороге движения в составе управления работами на линии была образована служба временного движения, а с открытием временной эксплуатации с перевозкой пассажиров и грузов был учреждён ещё один соответствующий отдел.

Строительство Амурской железной дороги было одним из самых трудных ввиду климатических условий Приамурья, так «за 2 летних месяца выпадало до 90 % годовой нормы осадков»¹⁵⁵, половодье наступало летом, а не весной и реки разливаясь, затапливали местность, что создавало трудности при разбрасывании

¹⁵⁴ Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891–1916 гг.). СПб.; Иркутск, 1995. С.63.

¹⁵⁵ Зензинов Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М., 1986. С.65.

балласта и укладки железнодорожного пути. Изыскательские и строительные работы проходили в условиях рекордных морозов (до -58°C). К новейшим техническим разработкам в области строительства железных дорог можно отнести сооружение тоннелей при использовании теплоизоляционного слоя между обделкой и грунтом в целях сохранения неподвижностей вечномерзлых пород. Инженер путей сообщения А.В.Ливеровский разработал проект улучшения притрассовой дороги с гравийным покрытием и строительства тоннелей в условиях вечной мерзлоты и постоянных проливных дождей.

В процессе строительства тоннелей на Амурской железной дороги использовались электрические и пневматические молотки для бурения скважин. Все тоннели этой дороги были двухпутными, особенно следует отметить наиболее удачные конструкции Керакского, Архаринского, Тамарчуканского и Лагар-Аульского тоннелей, построенных под чётким руководством А.В.Ливеровского. Тоннель у станции Облучье впервые в мире был построен в условиях вечномерзлых грунтах. Надо сказать, что отделка усиливалась при необходимости различными противообвальными галереями, порталные участки осушались системой дренажных штолен и шахт-колодцев. Так как поверхность пересекавшихся горных массивов была, как правило, заболоченной и лесистой, то «над осью тоннеля на ширину 50 метров лес сплошь вырубался, и устраивалась система водоотводных канав»¹⁵⁶.

Приступить к постройке Амурской железной дороги решили с самого западного её участка, примыкающего к Забайкальской железной дороге. Этот участок, от станции Куэнга до станции Урюм, получил название головного. Решение по строительству головного участка Амурской дороги было принято с одобрения Совета министров и зафиксировано в особом журнале, который был утверждён императором Николаем II 26 июня 1907 г. В период 1907-1912 гг. большинство строительных работ выполнялось, преимущественно, хозяйственным способом (60 %) и подрядным способом (40 %). Отчуждение

¹⁵⁶ *Фадеев Г.М., Амелин С.В., Богданов Г.И. и др. История железнодорожного транспорта России в 2-х т. Т.1: 1836-1917 гг. СПб., 1994. С.240.*

земель для строящейся линии проводилось на основании указа императора Николая II от 2 декабря 1907 г., данного им Правительствующему Сенату. Большинство отчуждённых земель принадлежали либо Забайкальскому казачьему войску, либо Кабинету Его Императорского Величества. Были отчуждены казённые земли, находившиеся в пользовании местного населения. Несмотря на, казалось бы, малонаселённый край, пришлось снести 90 различных строений.

В 1913 г. на строительство головного участка Амурской железной дороги было «выделено 19.272.240 рублей»¹⁵⁷. В отношении населённости головной участок можно было разделить на две части, довольно резко отличавшиеся друг от друга. Первая часть (от станции Куэнга до станции Бушулей) была сравнительно хорошо населённой, здесь были деревни, поля и луга. Вторая часть участка (от станции Бушулей и далее) представляла собой дикую местность, изобиловавшей болотами, лесами, утёсами, где лишь изредка встречались немногочисленные крестьянские избы. Прокладка головного участка привела к заселению края, через который он проходил и развитию сельского хозяйства. На головном участке насчитывалось «более 250 различных искусственных сооружений»¹⁵⁸.

Следующий за головным участок носил название западного от станции Урюм до станции Керак, начального пункта Средней части Амурской железной дороги. Большая часть работ выполнялась подрядным, а не хозяйственным способом. Работали на западном участке и арестанты (Приложение 15), которых предоставляло тюремное ведомство, правда, здесь не обошлось без проблем: среди арестантов было довольно много людей, оказавшихся непригодными для выполнения земляных работ. Подрядные участки имели самостоятельную внутреннюю организацию. В состав подрядного участка входило несколько рабочих пунктов, которые старались разместить как можно ближе к местам с наибольшими объёмами работ. Для обеспечения питания на каждом подрядном

¹⁵⁷ Всеподданнейший отчёт о деятельности Министерства Путей Сообщения за 1913 г. Пг., 1914. С.63.

¹⁵⁸ Ильин Ю.Л., Колесов А.В., Давыдова Л.А. и др. Создание Великого Сибирского пути. В 2-х т. Т.2. СПб., 2005. С.391.

участке были кладовые, бойни, хлебопекарни. На подрядчиков возлагались обязанности по обеспечению рабочих жильём, питанием, поддержанием санитарно-гигиенических условий, причём технический и врачебный персонал контролировал соблюдение подрядчиками условий питания рабочих и состояния бараков. Жилые бараки были зимнего и летнего типа. Строились они из брёвен, в стенах устраивались окна, внутри сооружались нары. Обычно, внутри барака имелось 2-3 отделения, каждое из которых было рассчитано на 12-20 человек. Очевидцы замечали, что «скученности в бараках на западной части Амурской дороги не было. Это обстоятельство позволило разделить в бараках рабочих, приехавших на стройку с жёнами и детьми от холостых»¹⁵⁹.

Быстрее всего начались строительные работы на западном участке Амурской железной дороге от станции Куэнги до станции Урюм. Отдельные ветви между станциями Часовенской, Таптугары, Рухлово, Джалинда общей протяжённостью 636 км были соединены к концу 1908 г., а в 1913 г. завершилось строительство западного участка Амурской дороги. При строительстве среднего участка длиной 675 км – от станции Керак до станции Малиновка активно использовался труд заключённых. Создавались системы каналов, канав и водоотводов, так как наводнения и обширные болота мешали строительным работам. Колоссальные темпы сооружения железной дороги, позволили достроить участок в 108 км до г. Благовещенска и к 1914 г. открыть сквозное движение от Петербурга до Благовещенска.

На постройку средней части с Благовещенской ветвью правительством было «выделено 96.900.774 рублей»¹⁶⁰. В начале строительства средней части Амурской железной дороги были проведены повторные изыскания от станции Керак до разъезда Дия в 1908-1909 гг. по двум главным вариантам: северному (протяжённость в 636 вёрст) и южному (протяжённость 664 версты). После обсуждения двух вариантов в техническом, стратегическом и экономическом

¹⁵⁹ Ильин Ю.Л., Колесов А.В., Давыдова Л.А. и др. Создание Великого Сибирского пути. В 2-х т. Т.2. СПб., 2005. С.399.

¹⁶⁰ Всеподданнейший отчёт о деятельности Министерства Путей Сообщения за 1913 г. Пг., 1914. С.65.

отношениях был избран северный вариант среднего участка Амурской дороги, проходивший по реке Большая Пера, с переходом в реку Зею у Суражевки, через село Бочкарёво и Ново-Екатеринославку. На строительство западной части Амурской железной дороги было «выделено 97.023.022 рублей»¹⁶¹. К строительным работам приступили весной 1911 г., а уже 15 октября 1913 г. от Куенги до Благовещенска было открыто временное движение поездов.

В период 1913-1914 гг. был построен вначале временный, а затем постоянный 8-пролётный металлический мост через реку Зею у города Алексеевска (Приложение 16). Осенью 1914 г. завершилось строительство 14-пролётного металлического моста через реку Зею на Благовещенской ветке. К концу 1914 г. Амурская железная дорога была открыта для временного движения на протяжении 1561 версты (Куенга – Керак – Буря). «Степень готовности линии на 1 января 1913 г. была следующая:

1. Земляное полотно – готово на 92 %;
2. Жилые дома – готовы на 99,3 %;
3. Линейные постройки – готовы на 98 %;
4. Пассажирские здания – готовы на 99 %;
5. Каменная кладка больших и малых металлических мостов – готова полностью;
6. Деревянные мосты – готовы полностью;
7. Тоннели – готовы полностью»¹⁶².

Одним из самых сложных был заключительный восточный участок Амурской железной дороги (497 км) от станции Малиновки до города Хабаровска. Огромный вклад в строительство этой части дороги внёс А.В.Ливеровский, которому удалось осуществить поставку землеройной техники для механизации земляных работ. Были выписаны из Европейской части России «3 одноковшовых (Приложение 17) и 7 многоковшовых экскаваторов, построенных на Путиловском заводе. Шесть из них непрерывно работали, а

¹⁶¹ Там же. С.63.

¹⁶² Цит. по: Ливеровский А.В. Воспоминания строителя железных дорог / Сост. А.Э.Даммер, Д.Ю.Малеев. Хабаровск, 2003. С.34.

седьмой находился в резерве. Пришлось организовать мастерские по ремонту экскаваторов и прочего оборудования, выписывать запасные части и всё необходимое, чтобы ремонтировать на месте»¹⁶³. Перевозку грунта и строительных материалов осуществляли помимо конной тяги, на грузовых автомобилях. При больших объёмах земляных работ прокладывали временные железнодорожные линии узкой колеи с выемками и насыпями, с конной или паровой тягой. А.В.Ливеровский отмечал следующим образом строительные работы: «на многокилометровых неглубоких болотах оригинальным способом возводилось земляное полотно. Зимой здесь укладывали рельсы по льду, а затем вдоль этого зимника отсыпали песчаный грунт. Весной, после осадков, на него настилали рельсовый путь и пускали многоковшовые экскаваторы, которые разрабатывали выемки с обеих сторон пути, укладывая пригородный глинистый грунт в тело насыпи до проектных отметок»¹⁶⁴. Как начальник постройки Восточного участка Амурской дороги Ливеровский проявил себя отличным организатором и талантливым инженером, предложившим новаторские решения технических, геологических и экономических проблем строительства.

Благодаря грамотным инженерным расчётам Ливеровский смог построить тоннели не под один, а под два железнодорожных пути, что существенно увеличивало пропускную способность дороги. Так из восьми тоннелей восточного участка самым большим получился Тарманчуканский тоннель (1,5 км) через хребет Малый Хинган, другой – Лагар-Аульский (1,3 км). Облученский тоннель (420 м) был построен в мерзлом грунте, в конгломерате крупных глыб, камня и льда. Для строительства Восточно-Амурской дороги было заказано несколько барж и плоскодонных катеров, которые могли подниматься к линии по речкам, впадающим в Амур. Вдоль линии, по инициативе Ливеровского была устроена гравийная дорога для проезда на автомобилях и гужевых повозках. На

¹⁶³ *Фадеев Г.М., Амелин С.В., Богданов Г.И. и др. История железнодорожного транспорта России в 2-х т. Т.1: 1836-1917 гг. СПб., 1994. С.174.*

¹⁶⁴ *Цит. по: Ливеровский А.В. Воспоминания строителя железных дорог / Сост. А.Э.Даммер, Д.Ю.Малеев. Хабаровск, 2003. С.8.*

1913 г. на 1358 версте Амурской железной дороги, несмотря на незавершённость Восточного участка открыто временное движение поездов.

Летом 1914 г. строительный темп замедлился в связи с начавшейся Первой мировой войной и тотальным призывом лучших рабочих и инженеров в армию. В 1915-1916 гг. активно используя амурскую переправу строится мост через реку Амур «длиной 2600 м с пролётными строениями по 130 м каждый»¹⁶⁵ по проекту известного русского инженера-мостостроителя Л.Д.Проскурякова. Амурский мост возводили выпускники Института инженеров путей сообщения Б.И.Хлебников, Н.И.Крылов и Н.Н.Соколов, работавшие под руководством Л.Д.Проскурякова. Мост представлял собой величественную архитектурную конструкцию протяжённостью 2590 м. Амурский мост прослужил на главном ходу Транссиба до начала 1990-х гг. и был приспособлен к пропуску современных тяжеловесных и скоростных поездов на электрической тяге.

Большинство рабочих-строителей были выходцами из беднейших крестьян западных губерний Российской империи (Саратовской, Смоленской, Витебской, Виленской и т.д.), надеявшихся на хороший заработок на строительных работах. С каждым годом, неквалифицированных рабочих становилось всё больше. Так «в 1910 г. численность зарегистрированных на постройке дороги рабочих составляла 17550 человек, в 1911 г. занятых на железнодорожных работах насчитывалось 38343 человека, а в 1912 г. уже 64553 человека»¹⁶⁶. Ввиду незаинтересованности строительных ведомств в урегулировании спроса и предложения на рынке рабочей силы возникала безработица. Несмотря на тот факт, что рабочим гарантировался бесплатный проезд по льготному тарифу до места работы и выдача задатка в виде так называемых кормовых денег (20-30 руб.), часто выдача денег не осуществлялась вовсе или выплачивалась не в полной мере, вследствие чего многие рабочие в «течение 30 дней пути в буквальном смысле голодали»¹⁶⁷.

¹⁶⁵ Зензинов Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М., 1986. С.76.

¹⁶⁶ Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891–1916 гг.). СПб.; Иркутск, 1995. С.79.

¹⁶⁷ Там же. С.81.

На прокладке дороги было занято «на 1910 г. до 20 тысяч рабочих из Центральных губерний Российской империи и Сибири»¹⁶⁸. Специальным постановлением российского правительства было запрещено массово привлекать иностранных рабочих, а именно китайцев и корейцев. В архиве сохранилась копия выписки из Особого журнала Совета министров от 2 декабря 1910 г. Имеется постановление МПС о вводе в силу нового закона от 21 июня 1910 г., который поясняет «о необходимости привлечения на строительные работы русских подданных корейцев, состоящих в подданстве до издания данного закона»¹⁶⁹. 21 марта 1912 г. вышло Обязательное постановление Приамурского генерал-губернатора Гондатти, в котором чётко определялось, что всем строителям, подрядчикам, инженерам запрещается «содержать в качестве жильцов и постояльцев, иметь в услужении или на каких бы то ни было работах иностранных подданных, а также отдавать таким иностранцам в аренду пользование дома, квартиры, всякого рода предприятия и земли»¹⁷⁰. За нарушение данного постановления, виновные подвергались «в административном порядке денежному штрафу до 3000 рублей или тюремному заключению до 3-х месяцев»¹⁷¹. Просто так приехать на заработки иностранец не мог, необходимо было иметь при себе иностранный паспорт, договор (контракт), временный вид на жительство от военного губернатора Амурской области.

В строительстве средней части Амурской железной дороги принимали участие итальянские подданные Джузеппе Борта, Даниель Тозони, Освальдо Туризини, Луиди Поняко в качестве инструкторов камнетёсов, английский подданный Спенсер Тикстом трудился десятником на 7 участке, турецкие подданные братья Панимодини Илья Дмитриевич и Иван Дмитриевич выполняли поставку продуктов на 2 участке, а черногорские подданные Ковачевич (кладовщик 9 участка) и Попович (сторож Зеигородского склада) также внесли свой вклад в общее дело.

¹⁶⁸ Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Под ред. Н.С.Конарева. М., 1994. С.28.

¹⁶⁹ РГИА. Ф.292. Оп.9. Д.9. Л.20.

¹⁷⁰ Там же. Л.26.

¹⁷¹ Там же. Л.26 об.

В одном из отделов Управления по строительству Амурской железной дороги числился французский подданный Нино Пётр Эмильевич в качестве фотографа при автомобильном отделе. В строительстве моста у города Алексеевска принял участие итальянский подданный Маркониттер в качестве мастера по заготовке камня для облицовки. Сведения взяты из списка иностранных подданных, состоящих на службе и работах по постройке средней части Амурской железной дороги¹⁷². На 1, 3, 4, 5, 6 и 8 участках средней части Амурской дороги иностранных подданных на службе не состояло вовсе, также как в службе депо, службе телеграфа и движения, в механическом, техническом, санитарно-ветеринарном отделах, канцелярии правления. 17 октября 1912 г. приняты на службу турецкие подданные Эманета-Сына Хаца и Стифара-Саввы Делитора-Оглы в качестве каменщиков.

С началом Первой мировой войны, подданные Германской, Австро-Венгерской, Турецкой империи и Болгарии не допускались на работы по строительству дороги, а имеющиеся в штате увольнялись, согласно приказу Приамурского Генерал-Губернатора. Так, 14 октября 1914 г. были уволены турецкие подданные Иван и Илья Панимониди. Судя по количеству телеграмм, имеющихся в деле от начальства из Петербурга и Благовещенска за период с 1911 по 1914 гг. можно сделать вывод о том, что контроль по иностранным рабочим осуществлялся на весьма высоком уровне. На строительстве Амурской железной дороги работали люди самых разных специальностей и народы, которые никогда не входили в состав Российской империи, но, тем не менее, внесли весомый вклад в строительные работы и обучение русских коллег.

Условия жизни строителей не всегда обеспечивались на достойном уровне, в условиях вечной мерзлоты и плохого климата, люди жили в бараках, так как строительство инфраструктуры не всегда поспевало за темпами сооружения железной дороги. И, тем не менее, несмотря на огромные трудности с выплатой заработной платы и условия проживания, многие рабочие вынуждены были терпеть своё положение ввиду невозможности вернуться на места своего

¹⁷² Там же. Л.30.

пребывания, в первую очередь из-за отсутствия денег. Из Европейской России к месту работ людей перевозили в вагонах IV класса (предназначались изначально для переселенцев) и вагонах нормального типа (Приложение 18).

Здоровый рабочий (опытный землекоп) за летний период работы «на хозяйских харчах, должен заработать в среднем, 150 рублей и, израсходовав на обратный проезд и дорожное довольствие до 30 рублей, привезти домой около 120 рублей»¹⁷³. Продолжительность рабочего периода определяется в 4 месяца – с 15 мая по 15 сентября, так как 1 мая начинается навигационный период на реках Амур и Зея. Возрастной ценз рабочих составлял от 18 до 60 лет, наиболее многочисленная и трудоспособная группа была в возрасте от 21 до 40 лет. Рабочее время на строительстве Амурской дороги составляло 20 рабочих дней в месяц по 16 часов работы в сутки.

Из Европейской России до места работ рабочих перевозили и кормили за казённый счёт. Каждый рабочий платил только за обратную дорогу, и эти расходы не были более 25-30 руб. в ценах 1911-1913 гг. Если рабочий в пути следования отказывался от найма, то он был обязан найти себе работу по дороге и служить по специальности. По прибытии на место будущих работ, все наёмники получали бесплатное жилище, дрова, освещение, а также общие котлы для варки пищи и чая. Еду, обувь и одежду рабочие покупали за свой счёт. Прибывшие рабочие обязаны были пройти медицинское освидетельствование, кроме тех случаев, когда рабочие прошли медицинскую комиссию у местного врача до отправки в Амурскую область. Два раза в месяц рабочим предоставлялось право пользования баней, в свободное от работы время.

По составленной ниже таблице можно проследить уровень квалификации рабочих на Среднем участке Амурской дороги на середину строительных работ в 1914 г.:

¹⁷³ РГИА. Ф.292. Оп.11. Д.38. Л.1.

Специализация рабочих	Общее количество человек на 1914 г. (чел.)	В процентном соотношении от общей массы (%)
Неквалифицированные рабочие		
Чернорабочие	2985	50,2 %
Землекопы	781	13 %
Дерновщики	485	8,4 %
Каменщики	154	2,7 %
Квалифицированные рабочие		
Плотники, маляры, слесари, кузнецы, мостовщики, машинисты, кровельщики, молотобойцы	1078	19 %

Сост. по: Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891–1916 гг.). – СПб.; Иркутск, 1995. С.83-84.

Инженер Гарф сообщал в телеграмме в хозяйственный отдел Управления по постройке Амурской железной дороги следующие сведения: «намечено отправить рабочих Средней части между 1 и 5 апреля около 5000 на Хабаровск, между 5 и 20 апреля около 30000 преимущественно со Сретенска»¹⁷⁴. Но, надо понимать, что в отсутствии дорог с твёрдым покрытием, рабочих перевозили на пароходах и баржах, что было сопряжено с огромным количеством трудностей, хотя бы с постоянными перезаключениями договоров с пароходовладельцами. В одной из телеграмм от 7.01.1912 г. приводятся сведения, что в период «с 20 апреля по 9 мая в три рейса около 12000 человек из Сретенска, 25 апреля 3500 человек, с 3 по 7 мая 8000 человек и 11 мая 4500 человек»¹⁷⁵ были перевезены по реке Амур к новым местам работы на восточном участке, причём от успешного выполнения

¹⁷⁴ РГИА. Ф.292. Оп.10. Д.131. Л.3.

¹⁷⁵ Там же. Л.9.

этой задачи зависели сроки строительства самого важного и сложного участка Амурской железной дороги.

В результате грамотного подхода к заключению договоров с пароходовладельцами, принятия закона о льготных перевозках рабочих и поселенцев на Дальний Восток, уже в первый год строительства Амурской железной дороги можно было говорить «о вытеснении с рабочего рынка значительной части китайцев, которые были заменены русскими, составляющими уже теперь около 58 % всей рабочей массы Приамурья»¹⁷⁶. Актуальная, как и в наши дни, проблема «жёлтого засилья» территорий Дальнего Востока получила возможность быстрого и безболезненного решения. Огромным результатом являлось констатированное обследование и оседание русских людей в Приамурском крае, благодаря чему появляется не только постоянный рынок рабочей силы, но и колонизация края идёт быстрыми темпами. На производственных совещаниях по вопросам о доставке русских рабочих на Дальний Восток были поставлены следующие задачи:

1. Законный наём русских рабочих на строительство железной дороги.
2. Перевозка рабочих на Дальний Восток по бесплатному тарифу.
3. Выработка условий, обеспечивающих правильное исполнение работ и соблюдение подрядчиками заключённых с рабочими контрактов.
4. Выработка мер по оседанию русских рабочих на Дальнем Востоке с целью колонизации региона.

Для обслуживания эксплуатирующийся Уссурийской железной дороги количество иностранных рабочих «в середине 1911 г. достигало 14472 человек (45,8 %), тогда как русских рабочих было 17121 человек (54,2 %)»¹⁷⁷. Однако в Амурской области соотношение русских и китайских рабочих было более благоприятное, русских рабочих числилось 35680 человек (90,8 %). Ввиду потребности Амурской железной дороги в рабочей силе, было принято постановление о применении труда арестантов в количестве не более 5700

¹⁷⁶ Там же. Л.18.

¹⁷⁷ Там же. Л.19.

человек. Таким образом, вся потребность в пришлых русских рабочих на 1912 г. можно выразить одной цифрой – 76000 человек¹⁷⁸. В качестве примера, приведём количественные показатели вольнонаёмных рабочих на строительстве среднего участка Амурской железной дороги (Приложение 19).

Одновременно со строительством отдельных участков Амурской железной дороги в распоряжение Управления по строительству поступал подвижной состав. Так на 1911 г. бесплатно для головного участка «полностью получен подвижной состав в использование с Забайкальской железной дороги, к которой он был приписан. Поступило 13 паровозов и некоторое число товарных вагонов»¹⁷⁹. Пассажирские вагоны были поставлены также с Забайкальской железной дороги, но «за пользование ими головной участок Амурской дороги платил от 3 до 6 рублей в сутки за вагон. В 1911 г. на головном участке имелись следующие пассажирские вагоны: II класса – 1 шт.; III класса – 2 шт.; IV класса – 6 шт.»¹⁸⁰. Инженер Гарф сообщает, что «до 1911 г. для средней части Амурской дороги в Сретенске находятся шестьдесят платформ»¹⁸¹.

Законом 10 июля 1913 г. стоимость приобретения подвижного состава для Амурской железной дороги, с расходами по его доставке, определена в сумме 23.032.894 рублей. 28 июня 1914 г. было разрешено производство работ по обустройству Амурской железной дороги подъездными путями. Если сложить все расходы на оживление железной дороги, то в ценах 1913 г. мы увидим фантастическую сумму «около 330.000.000 рублей»¹⁸². На строительстве железной дороги применялся труд арестантов, эта мера позволила разгрузить каторжные тюрьмы, а также увеличить количество рабочих рук, «число арестантов достигало в 1913 г. 4750 человек»¹⁸³.

¹⁷⁸ Там же. Л.23.

¹⁷⁹ Ильин Ю.Л., Колесов А.В., Давыдова Л.А. и др. Создание Великого Сибирского пути. В 2-х т. Т.2. СПб., 2005. С.389.

¹⁸⁰ Там же. С.390.

¹⁸¹ РГИА. Ф.292. Оп.10. Д.84. Л.3.

¹⁸² Всеподданнейший отчёт о деятельности Министерства Путей Сообщения за 1913 г. Пг., 1914. С.67.

¹⁸³ Там же. С.71.

В Российском государственном историческом архиве имеется документ «Журнал комиссии по освидетельствованию работ по постройке Западной части Амурской железной дороги и определению недоделок при передаче во временную эксплуатацию», в котором подробно описаны деловые отношения между Управлением дороги и заводами по поставке подвижного состава. На его основании, во временную эксплуатацию на западный участок Амурской железной дороги было передано «45 паровозов, 800 платформы и крытых товарных вагонов, 1 вагон I класса, 11 вагонов II класса, 15 вагонов III класса, 10 вагонов IV класса, 3 служебных вагона»¹⁸⁴. Для обслуживания подвижного состава Уссурийской и Амурской железных дорог были построены паровозные мастерские в городе Алексеевск, на которые было затрачено 4.065.822 рублей¹⁸⁵.

Начальник работ инженер Трегубов посылал в Санкт-Петербург телеграмму с просьбой прислать на строящийся участок вагоны и паровозы, не доставленные по разным причинам в 1910-1911 гг., а именно «для средней части Амурской линии и Благовещенской ветви двести семь крытых вагонов, тысячу платформ и сорок шесть паровозов, а для восточной части Амурской линии до ст. Буреи десять крытых вагонов, сорок шесть платформ и два паровоза»¹⁸⁶. Такая большая потребность в товарных крытых вагонах и платформах вызвана, прежде всего, огромными перевозками строителей, лошадей и материалов, так как шоссейные дороги в крае либо находятся в неудовлетворительном состоянии, либо отсутствуют вовсе. В 1910-1911 гг. также на постройку средней части Амурской железной дороги «через Забайкальскую дорогу от Восточно-Китайской принято 12 паровозов в 1911 г. и 3 паровоза в 1910 г.»¹⁸⁷.

Завершение строительства Амурской железной дороги, последнего звена Великого Сибирского пути позволило вдвое сократить кругосветное путешествие,

¹⁸⁴ РГИА. Ф.292. Оп.2. Д.325. Л.9.

¹⁸⁵ Всеподданнейший отчет о деятельности Министерства Путей Сообщения за 1913 г. Пг., 1914. С.66.

¹⁸⁶ РГИА. Ф.292. Оп.10. Д.84. Л.13.

¹⁸⁷ Там же. Л.35.

«а именно 33 суток вместо 60»¹⁸⁸. Грузовое движение возросло в несколько раз ещё в 1898 г., когда не были построены Амурская, Кругобайкальская и часть Забайкальской дороги, интенсивность грузоперевозок составило «5 пар поездов в сутки, т.е. 260 товарных вагонов»¹⁸⁹. В 1912 г. был принят пятилетний план железнодорожного строительства в России, по которому планировалось построить около 30 тысяч км железных дорог, т.е. протяженность железнодорожных магистралей увеличивалась в 1,5 раза. План не остался только на бумаге, были заключены контракты с США и Францией, на российских предприятиях размещены заказы на строительство нового подвижного состава и проекты строительство новых станций.

Первая мировая война оказала негативное воздействие на весь железнодорожный комплекс России. В частности, резко упало строительство новых паровозов и вагонов (большинство заводов занимались производством военной продукции), и как следствие уже в 1915 г. в ходе отступления русской армии заметно сказались отсутствие значительных единиц подвижного состава. В 1916-1917 гг. ситуация с продовольствием, сырьём, медикаментами во многих населённых пунктах Урала, Сибири и Кавказа была значительно лучше, нежели в Центральной России. Часть железнодорожных обществ разорилась или оказалась в тяжёлом материальном положении. С завершением строительства Амурского моста, торжественное открытие которого состоялось 5 октября 1916 г., был создан мировой транзитный путь, соединивший Западную Европу с Дальним Востоком, проходящий в пределах России на протяжении более 10000 км.

¹⁸⁸ Мировая-Транзитная Сибирская железная дорога. Сообщение, сделанное в Собрании Инженеров Путей Сообщения, 8 марта 1897 года, инженером П.С.Краевским и дополненное заметками в пути через Сибирь до гор Хингана в Маньчжурии. Иркутск, 1898. С.80.

¹⁸⁹ Там же. С.82.

§3. Дальний Восток – новый экономический регион России

В период промышленного подъёма до 1914 г., развитие промышленности напрямую связано с грузоперевозками по железным дорогам. Интенсивность грузоперевозок выросла «с 1,91 млрд. пуд. на версту в 1902 г. до 3,54 млрд. пуд. на версту в 1912 г., причём наибольшее увеличение приходится на период после 1908 г.»¹⁹⁰. Первые поезда на отдельных участках Великого Сибирского пути начали курсировать еще в начале XX в., тогда как полностью магистраль достроили лишь к 1916 г., когда был закончен восточный участок Амурской железной дороги. На начало XX в. Российская империя стала одной из величайших железнодорожных держав мира, где «чугунка», как тогда называли стальные магистрали, была предметом её особой гордости. В России и за рубежом было выпущено немало научных и публицистических трудов, путеводителей, альбомов, газетных и журнальных статей о строительстве русских железных дорог и их повседневной жизни.

В конце 1870-х гг. в Иркутск (главный административный центр Восточной Сибири и Дальнего Востока) привозилось «в среднем по 110 тыс. пудов в год, из которых колониальные товары составляли по всему весу 9,1 %, бакалейные – 13,6 %, галантерейные – 2,7 %, мануфактурные 13,6 %, скобяные, игольные и москательные – 6,4 %, металлические – 36,4 %, кожевенные, жировые – 9,1 %, иностранные и российские вина – 9,1 %»¹⁹¹. Более половины этих товаров оседало в Иркутске, оставшиеся направлялись в Забайкалье и Якутию. В 1870-х гг. переселенческое движение на Дальнем Востоке едва достигало 15000 человек ежегодно, в 1891 г. с началом строительства Транссибирской железнодорожной магистрали оно достигло 50000 человек ежегодно, а уже в 1904 г. – 60000 человек ежегодно. Таким образом, мы видим, что количество переселенцев, желающих разрабатывать пустующие участки земель под сельскохозяйственные нужды при наличии железной дороги увеличивается в 2-5 раз.

¹⁹⁰ История железнодорожного транспорта России, XIX-XXI вв. / Под ред. чл.-кор. РАН Е.И.Пивовара. М., 2012. С.137.

¹⁹¹ Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XXI в. В 2-х т. / Под общей ред. В.Г.Третьякова. Иркутск, 2001. Т.1. С.46.

В район экономического охвата Амурской железной дороги входили «три четверти Нерчинского округа, вся Амурская область, Хабаровский округ Приморской области»¹⁹², и некоторые острова ближе к устью Амура. Население края подразделялось на городское и сельское, среди крупных городов следует выделить Сретенск (6836 жителей), Благовещенск (37368 жителей), Хабаровск (16400 жителей), Николаевск (8200 жителей). Всего в городах проживает «68804 постоянных жителей, а в сельской местности 238202 человек обоего пола»¹⁹³. Город Алексеевск строился одновременно с Амурской железной дорогой, инженеры строили здесь кирпичные заводы, жилые дома, закладывали церкви и хозяйственные постройки. В городе были построены здания Управлений Амурской и Уссурийской железных дорог, а также жилые помещения общей стоимостью примерно 7.667.000 руб.¹⁹⁴ Не считая нескольких тысяч железнодорожных рабочих, в новом городе и в пригородных населённых пунктах открывались отделения крупных торговых фирм Дальнего Востока и сотни мелких торговых заведений, а также казначейство, почтово-телеграфная контора, 2 министерских и одна церковно-приходская школа, 2 сиротских приюта (Приложение 20). В городе Алексеевске были открыты центральные паровозные мастерские, затем появившиеся на более чем 130 станциях Амурской дороги.

Население Амурской области по состоянию на 1906 г. также можно разделить на несколько групп:

1. Казаки (32937 человек) – проживали в районе от станицы Покровки до хутора Забловского.
2. Крестьяне (68620 человек) – проживали в районе нижнего течения рек Зеи и Буреи, а также по рекам Томь, Завитой, Белая.
3. Городские жители (47154 человек) – проживали в городах Благовещенск и Зея.

¹⁹² Предварительный проект Амурской железной дороги генерала от инфантерии А.Н.Попова и барона фон Розенберга. СПб.: Типо-литография В.О.Пастор, 1905. С.6.

¹⁹³ Там же. С.8.

¹⁹⁴ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге от Санкт-Петербурга до Владивостока / Под ред. А.И.Дмитриева-Мамонова. СПб., 1914. С.469.

4. Старатели (22504 человека) – проживали в Верхне-Амурском, Зейском, Селемджинском, Буреинском, Хинганском и Алданском районах.

Несмотря на огромную площадь, которую занимала Амурская область, плотность населения в ней – одна из самых низких по Сибири и России в целом, в этом аспекте уступала только Якутской и Приморской областям. Однако, в конце XIX – начале XX в. у многих изыскателей, учёных, политиков были мысли насчёт того, что плотность и численность населения области будет резко увеличена не только благодаря естественному приросту, но и переселенческому движению. Один из главных членов первой и второй Амурских изыскательских экспедиций В.А.Саханский составил таблицу общего переселения по Амурской области за период с 1897 по 1 ноября 1908 гг., отметив, что в конце 1908 г. по данным Переселенческого Управления, общее число увеличится до 760.000 человек (Приложение 21). На Амурской железной дороге больницы строились по инициативе А.В.Ливеровского, было создано «10 врачебных кабинетов, 9 больниц, 22 фельдшерских пункта и особый «плавающий» госпиталь на месте сооружения Амурского моста»¹⁹⁵.

Благодаря аграрной реформе П.А.Столыпина и как следствие, свободного выхода из общины крестьян, а также поощрения переселения из Европейской части России в другие области империи, численность населения в Амурской области возрастает быстрыми темпами, по сравнению с предшествующим периодом. С 1906 г. крестьянские общества Амурской области (Приложение 22) стали приобретать земледельческие орудия труда в США, уже в конце 1907 г. «было куплено сельскохозяйственных машин на 747.696 рублей»¹⁹⁶. Крестьяне, приехавшие на постоянное место жительства в Амурскую область, не только сами работали на земле, но и сдавали её в аренду, вели большое хозяйство при помощи усовершенствованной техники и ежегодно поставляли зерно для снабжения соседних регионов России и на международный рынок в целом. Поэтому можно с

¹⁹⁵ *Гладких Т.И.* Дорога сквозь века. Посвящается Дальневосточной железной дороге – 110 лет. 1897-2007 гг. Хабаровск, 2007. С.79.

¹⁹⁶ *Саханский В.А.* Очерк Амурской области в связи с грузооборотом проектируемой Средне-Амурской железной дороги. СПб., 1909. С.101.

полной уверенностью заявить, что в Приамурье крестьяне становились собственниками земли.

Вести крестьянское хозяйство в Амурской области было несколько раз сложнее, нежели в Европейской России по ряду факторов. Но стоит отметить, что «тяжёлый труд вознаграждается, что видно из хозяйств старых поселенцев в области: степень достаточности всех сельских жителей прямо пропорциональна времени пребывания их в крае»¹⁹⁷. К числу неблагоприятных обстоятельств для крестьян из Европейской России относились: нехватка средств для развития собственного хозяйства, транспортная проблема, а также медицинское обеспечение. Конечно, колонизация в Приамурье развивалась не только за счёт крестьянских переселений, но и за счёт золотодобычи. Однако, как бы не были велики золотые запасы, «они одни, взятые сами по себе, вряд ли были бы в состоянии двинуть экономику края по пути быстрого прогресса, и вероятно, на долгие годы представляли бы мёртвый капитал»¹⁹⁸. Свою главную задачу железная дорога выполнила – количество переселенцев в короткий срок возросло, что позволило заселить пустующие территории и начать подъём экономики края.

Благодаря появлению надёжных путей сообщения, удалось поднять местную обрабатывающую (особенно мукомольную, пивоваренную и кирпичную) и добывающую промышленность (угольная, золотодобыча, огнеупорная), и как следствие увеличить городское и сельское население. Железная дорога способствовала развитию рыбных промыслов в районе Николаевска, Хабаровска и Владивостока. До строительства Амурской железной дороги фабрично-заводская промышленность области развивалась медленными темпами, что определялось не только отсутствием надёжных путей сообщения, но и недостатком свободных капиталов и лиц с техническим образованием, дороговизне рабочей силы, а главное – совершенной необеспеченностью сбыта на сторону промышленной продукции. Согласно статистическим данным, на 1906 г. в Амурской области «имелось 424 завода, из них винокуренных заводов – 4,

¹⁹⁷ Там же. С.25.

¹⁹⁸ Там же. С.41.

пивоваренных – 3, чугунно-медно-литейных и механических – 5, кожевенных – 15, кирпичных – 47, лесопильных – 7, мельниц паровых – 27, водяных – 76»¹⁹⁹. Один из самых известных и развивающихся заводов края – завод С.С.Шадрина, на котором с конца 1890-х гг. стали выпускать паровые машины для местных пароходов, что удешевило содержание последних, так как до открытия завода, составные части для пароходов заказывали в США. С началом эксплуатации западной и средней части Амурской железной дороги с веткой на Благовещенск, завод стал работать уже не на привозных материалах из заграницы или Европейской России, а на местном сырье.

Для открытия частных предприятий в Сибири и на Дальнем Востоке в Общем уставе российских железных дорог имелась статья 47, содержащая правила о порядке и условиях сдачи в аренду временно свободных участков земли, находящихся в полосе отчуждения под железные дороги. В статье стоит выделить несколько параграфов, относящихся к аренде государственной земли и её использованию:

«§1. Железным дорогам предоставляется право сдавать в арендное пользование временно свободные участки земли, отчуждённой под железные дороги, если в таковых не имеется надобности для складов, прибывающих по железным дорогам грузов, а также грузов, вводимых на станции для отправки, и если участки эти будут признаны Начальниками казённых, Управляющими и Директорами частных железных долговременно ненужными для потребностей самой дороги.

§2. Сдача в аренду участков свободной земли может быть допускаема лишь при условии, если арендатор обязуется, в случае признанной Министерством Путей Сообщения необходимости в уступаемом участке для железной дороги, во всякое время, в установленный сим Министерством срок, снять с арендуемой земли вся возведенное ими постройки, освободить землю от находящихся на ней грузов и привести поверхность её в первоначальный вид за свой, арендатора, счёт и не требуя за всё это и за срочный возврат земли никакого вознаграждения со стороны железной дороги или Правительства.

¹⁹⁹ Там же. С.44.

§3. Отдача в арендное пользование временно свободных участков железнодорожной земли допускается под устройство складов и складских помещений для хранения таких грузов, которые поступают в эти склады для перевозки по железным дорогам, или прибывают по железным дорогам и затем подлежат дальнейшей отправке по ней, или же вывозу из складов за её пределы»²⁰⁰.

Условия аренды были прописаны в протоколе совещания Амурской экспедиции от 26 ноября 1910 г. в 21 пунктах, в которых содержится информация о правилах аренды участков в железнодорожных посёлках, условиях и размерах ежемесячной и годовой арендной платы, установке квот на аренду, развитии предпринимательской деятельности, отчётности перед властями и железнодорожной администрацией за доверенные участки. Так, в пункте 5 «Кондиций для сдачи в аренду усадебных участков в железнодорожных посёлках городского типа на средней части Амурской железной дороги, образованных в 1910 г.», указано, что «арендатору разрешается снимать в аренду не более двух смежных усадебных участков, а под торгово-промышленные заведения, при условии возведения капитальных построек, до трёх участков, преимущественно расположенных смежно, но с особого на то разрешения лесничего»²⁰¹.

В этом же документе в пункте 15, указаны меры по борьбе с нелегальной питейной деятельностью: «арендатор не имеет права открывать в посёлке, без особого на то разрешения, утверждённого Военным Губернатором Амурской области, публично-увеселительные, питейные и подобные им с продажей спиртных напитков заведения. Такие разрешения в период постройки Амурской дороги испрашиваются у ближайшей железнодорожной администрации»²⁰². В случае нарушений и неуплаты аренды, участок отбирался у арендатора «без всякого вознаграждения за произведённые затраты и передавался другому лицу.

²⁰⁰ Общий устав Российских железных дорог (по официальному изданию 1906 года). Часть 1, с изменениями и дополнениями, изданными по 1 февраля 1908 года с постановлениями и распоряжениями. / Составитель Н.Л.Брюль. СПб., 1908. С.143.

²⁰¹ РГИА. Ф.292. Оп.10. Д.83. Л.3.

²⁰² Там же. Л.4.

Неубранные в трёхмесячный срок постройки продаются с торгов без судебного разбирательства и с вырученных денег погашается казённый долг, а остаток поступает в пользу бывшего арендатора»²⁰³. Что касается ограничения на выдачу земельных участков, то в Кондициях отмечен тот факт, что «сдача участков без ограничения числа неизбежно породит всевозможные спекуляции, которые если не убьют, то поработят трудовую здоровую жизнь»²⁰⁴. В случае смерти арендатора участка, его наследники вступают во все права и обязанности по закону и могут продолжать деятельность, а в случае их отказа – участок поступает в распоряжение казны. При этом следует отметить, что железнодорожные посёлки полностью подчинялись администрации Амурской дороги только до момента получения общеадминистративного статуса, а затем вводилось совместное управление с городской или областной администрацией.

Землю в Амурской области можно было не только арендовать, но и купить в собственность. Цены усадебных участков определялись специальной особой комиссией, т.е. государством. Для этого необходимо было выполнить определённые условия:

1. Усадебные участки в посёлках городского типа продавались в основном арендаторам, при условии соблюдения всех законов об аренде земли и своевременной уплаты.
2. До продажи того или иного участка в собственность, должно быть подано заявление местному лесничему, который его утверждает и передаёт на рассмотрение властей.
3. После утверждения заявления всеми инстанциями, покупатель обязан внести в казначейство или лесничему полную стоимость участка в соответствии с правительственной оценкой, а затем получить акт на владение и план участка.

Одним из крупных предприятий дальневосточного региона было товарищество «Иван Стахеев и Ко», созданное в конце XIX в. по инициативе крупных предпринимателей Ивана Ивановича Стахеева и Прокопия Петровича

²⁰³ Там же. Л.4. Об.

²⁰⁴ Там же. Л.4. Об.

Батолина (позднее к ним присоединился Алексей Иванович Путилов). В начале XX в. товарищество перерастает в первый русский концерн (высшая форма монополистического объединения). Круг деятельности товарищества составлял: вопросы земледелия и сельского хозяйства; транспортное дело, особенно железнодорожное строительство; торговля нефтью и керосином; хлебное дело на внутреннем и внешнем рынках и т.д. Товарищество активно содействовало строительству новых железнодорожных магистралей, так при его участии была построена «Южно-Сибирская железная дорога, имеющая значение, как в смысле создания колонизационного фонда, так и образования выхода богатейших в России угольных и медных месторождений края»²⁰⁵. В области горнозаводской промышленности Стахеев и Батолин также преуспели, несколько крупных заводов появились на Урале, в Средней Сибири и на Дальнем Востоке. Активно привлекались технические и научные кадры, для дальнейшей разработки новых проектов и их реализации. С развёртыванием железнодорожного строительства на Дальнем Востоке, товарищество «Иван Стахеев и Ко» занималось созданием морской флотилии в Охотском море, благодаря чему развивалось русское морское коммерческое пароходство, на долю которого выпадут тяжёлые испытания русско-японской войны и восстановления предприятий в послевоенный период.

Компания Стахеева добилась невероятных успехов, в считанные годы был получен контроль над рыбопромышленными комбинатами и создано Охотско-Амурское рыбопромышленное общество, занявшее первое место на 1913 г. по ловле рыбы по реке Амур, на Камчатке и острове Сахалин. В это время товариществом были приобретены концессии на рыбные, лесные и хлебные ресурсы на Дальнем Востоке, снаряжаются новые экспедиции на острова Охотского моря. По распоряжению И.И.Стахеева в годы Первой мировой войны его организация финансировала разведывательные работы по выявлению местонахождений железа в Приамурье и угля на Сахалине. Тогда же была начата эксплуатация лесных богатств Сибири и намечена постройка новых заводов, было также подано прошение об учреждении отдельного банка, который обслуживал

²⁰⁵ Платонов О.А., Диденко А.В. 1000 лет русского предпринимательства. М., 1995. С.227.

бы весь Дальний Восток, впоследствии стал посредником в отношениях с Японией и США. Именно руководству товариществу «Ивана Стахеева и Ко» принадлежит идея расширения телеграфных линий не только по ходу строительства Великого Сибирского пути, но также в северном и южном направлении от неё, охватывая тем самым бескрайние просторы вечной мерзлоты и ряд иностранных государств, граничивших с Российской империей (Монголия, Китай, Япония).

При составлении расценочных ведомостей на постройку Амурской железной дороги кредитов на культурные нужды (школы, церкви, дома призрения и т.д.) предусмотрено не было. Тем не менее, с самого начала строительных работ был поднят вопрос на уровне Совета министров по искоренению неблагоприятных условий получения начального образования детьми железнодорожных служащих. По данным статистики детей школьного возраста при станционных посёлках «имелось 446 и устройство школ предположено на семи станциях: Талдан, Магдагачи, Ушумун, Гондатти, Суражевка, Бочкарёво и Малиновка. Во время строительства церквей при железнодорожных станциях и вокзалах, курсировал специализированный вагон со всем необходимым церковным инвентарём, священнослужителями и помощниками, для удовлетворения духовных потребностей местного населения и рабочих-строителей православного вероисповедания. Так за 1911 г. существования походной церкви-вагона священником на средней части Амурской железной дороги «за 236 дней было совершено свыше 200 богослужений, окрещено 147 младенцев, произведено 76 отпеваний, и принявших Св. Тайн было около 1500 человек»²⁰⁶.

По состоянию на 26 ноября 1912 г. на средней части Амурской железной дороги постоянные церкви на 500 человек каждая строятся в посёлках при станциях: Талдан (Приложение 23), Гондатти, Алексеевск, Малиновка на средства переселенческого управления и на станции Магдагачи на пожертвования. Также приспособлялись под устройство церквей-школ жилые дома на станциях

²⁰⁶ РГИА. Ф.292. Оп.10. Д.143. Л.3. Об.

Магдагачи, Ушумун. В основном штат такого вагона-церкви состоял из трёх человек – священника (жалование 1500 руб. в год), псаломщика (жалование 480 руб. в год), сторожа (360 руб. в год). Итого в ценах 1912 г. на содержание в год одного вагона-храма требовалось 4300 руб., из которых:

1. 2340 руб. на жалование священнику, псаломщику и сторожу.
2. 150 руб. на канцелярские, почтовые расходы, приобретение церковных, текущих книг, руководств и журналов.
3. 900 руб. на разъезды (на случай необходимости поездки притча, перевозка церкви на общеземских и почтовых лошадях или на пароходе по рекам Амур и Зея).
4. 600 руб. на ремонт и пополнение церковного имущества (покупка подсвечников, икон, колоколов и ремонт церковных предметов).
5. 200 руб. на приобретение материалов для богослужений (свечей, вина, просфор и т.д.).
6. 110 руб. на мелкие непредвиденные расходы.

За период 1890-1914 гг. был совершён переход к развитым рынкам товаров, труда и капиталов, устойчивой золотой валюте и новым формам государственного кредита. В начале 1910-х гг. состояние российской экономики изменилось (произошёл промышленный подъём 1910-1913 гг., за несколько лет улучшилась ситуация в сельском хозяйстве и торговле). В период 1909-1913 гг. строительство новых железнодорожных линий сократилось по сравнению с 1891-1899 гг. в несколько раз. Так «среднегодовой прирост сети железных дорог в 1909-1913 гг. был в 3,3 раза меньшим, чем в 1894-1899 гг., но среднегодовые затраты на железные дороги и в тот, и в другой период были примерно равными»²⁰⁷. Однако, к концу 1913 г. общая протяжённость железных дорог «составила огромную цифру – 70900 км. По этому показателю Россия опередила Великобританию, Францию, Германию, уступая лишь США»²⁰⁸. В

²⁰⁷ Бовыкин В.И. Финансовый капитал в России накануне Первой мировой войны. М., 2001. С.77.

²⁰⁸ Таранков В.И. Ценные бумаги Государства Российского. М.; Тольятти, 1992. С.191.

представленной ниже таблице отмечена динамика прироста железнодорожной сети на Дальнем Востоке в 1904-1916 гг.:

Год постройки	Железнодорожная линия	Длина, км	Общая протяжённость сети, км
1904	-	-	880 (2380)
1907	Угольная-Сучан	80	960 (2460)
1910	Куэнга-Урюм	190	1150 (2650)
1913	Керак-Буря	630	1780 (3280)
1915	Керак-Буря (с веткой Бочкарёво-Благовещенск)	680	2460 (3960)
1916	Буря-Хабаровск	480	2940 (4440)

Сост. по: Илларионов А.А. Государственная политика и частная инициатива как факторы развития транспортной системы Дальнего Востока России (вторая половина XIX-начала XX в.): диссертация на соискание учёной степени канд. ист. наук. Владивосток, 2005. С.59-60.

Примечание: в скобка указана протяжённость сети с учётом 1500 км Китайско-Восточной железной дороги.

В 1890-х гг. под влиянием железнодорожного строительства росло число промышленных предприятий, ежегодные темпы роста производства увеличились в 4 раза. В 1909-1914 гг. казённые инвестиции в экономику и оборону Дальнего Востока возросли с 55 до 105 млн. руб., следствием чего стали рост объёма производства и численности рабочих, создание различных товариществ, акционерных обществ и торговых домов. В начале XX в. развивалось производство электроэнергии: в 1900 г. в крае действовало 4 электростанции, в 1914 г. – 14. Годовая стоимость их продукции в 1913-1914 гг. превысила 1 млн. руб. Быстро развивалось полиграфическое производство: в 1913-1914 гг. функционировали 25 типографий и литографий (из них 18 – в Приморской области, по 1 – на Сахалине и Камчатке, 5 – в Амурской области).

В целом, российская экономика до начала Первой мировой войны (Приложение 24), несмотря на кризисы и потрясения, переживала период расцвета за счет роста промышленности (особенно в сфере тяжелой

промышленности и железнодорожного дела), улучшения условий труда и заработной платы рабочих, что не могло не сказаться на качестве выпускаемой продукции. Начавшаяся Первая мировая война (1914-1918 гг.) оказала отрицательное воздействие на российскую экономику.

К сожалению, многие проекты в железнодорожном строительстве на Дальнем Востоке остались неосуществлёнными в следствие начавшейся Первой мировой войны и последующей за ней революции. Надо сказать, что в период с 1917 по 1923 гг. удалось построить «5868 вёрст железных дорог на Дальнем Востоке, а уже в 1928-1930 гг. – 1845 вёрст»²⁰⁹. В 1920-х гг. Министерство путей сообщения планировало построить Ленскую железную дорогу (Тайшет – Усть-Кут – Богайбо) и Сучанскую ветку (Кангауз – Сучан – бухта Святой Ольги). Намечалось строительство железнодорожной линии от ст. Пермское-на-Амуре до Императорской Гавани, а также линии Большой Невер – Якутск – Нелькан-Аян (эта линия не построена до сих пор).

Важно отметить, что в большинстве идеи не рождались на пустом месте, имели своих сторонников, и что немаловажно на отдельных участках проводились изыскательные работы, составлялись проекты будущих железных дорог и т.д. По замыслу инженеров-строителей и государственных деятелей позволили бы превратить Россию в мировой транспортный коридор, создав бесперебойный путь из Америки через Азию в Европу. Амурская железная дорога существенно удешевила пассажирские и грузовые перевозки, растёт товарообмен Европы с Сибирью. Потенциал железной дороги не был использован в полную силу, ввиду окончательного завершения строительства в 1916 г., во время Первой мировой войны. Революционные события 1917 г., а затем последующая за ними Гражданская война и интервенция прервали развитие экономического потенциала России. Но, как всем нам известно, история не знает сослагательного наклонения.

В ходе строительства Амурской железной дороги параллельно шло техническое усовершенствование всего Великого Сибирского пути. В 1909 г. магистраль на протяжении 3274 км стала двухпутной, что существенно увеличило

²⁰⁹ Зуев В.Ф. Первопроходцы восточных магистралей. Хабаровск, 2001. С.43.

пропускную способность поездов. Знакомясь с ходом сооружения самой протяжённой в мире железной дороги, С.Ю.Витте отмечал, что «устройство такой магистрали делает честь русскому железнодорожному строительству»²¹⁰. Таким образом, можно сделать вывод, что создание крупных рабочих посёлков, распашка миллионов десятин плодородных целинных земель, строительство надёжных сухопутных дорог, - всё это было влиянием Транссибирской дороги на хозяйственную колонизацию огромного Сибирского края.

Амурская железная дорога стала заключительным звеном Великого Сибирского пути, она позволила решить две важнейшие задачи – стала стратегической нитью Дальнего Востока, Сибири и Европейской России и содействовала развитию хозяйственной колонизации региона.

²¹⁰ *Vitte С.Ю.* Воспоминания. Полное издание в одном томе. М., 2010. С.486.

Заключение

Просматривая путеводитель по Сибирской железной дороге 1914 г., мы получаем представление о красоте и природных богатствах сибирского края, о постепенном освоении русскими людьми всей Сибири и Дальнего Востока. Освоение этих необъятных земель было бы невозможным без строительства крупнейшей в мире железной дороги – Великого Сибирского пути, который соединил центральную часть России с Дальним Востоком, обеспечив нашей стране надёжные границы и выход к Тихому океану. За 1900 г. по нему было перевезено «661125 пассажиров, за 1912 г. – 1983375 пассажиров»²¹¹. Только в 1897-1900 гг. в Сибирь переселились на постоянное место жительства 830 тысяч человек, возникли сотни населённых пунктов, десятки новых городов.

Благодаря строительству железных дорог на Дальнем Востоке, «вырос поток переселенцев вдоль трассы (в 1904 г. в Амурскую область прибыл 931 человек, а в 1914 г. – 14039)»²¹². Пропускная способность – 9 пар поездов в сутки, но при открытии дополнительных разъездов могла быть повышена до 20 пар поездов. На всей протяжённости Великого Сибирского пути было построено около 6000 искусственных сооружений, что видно из таблицы «Основные искусственные сооружения»:

Название дороги	Тоннели	Мосты		
		Металлические	Каменные	Деревянные
Западно-Сибирская	0	499	5	560
Среднесибирская	0	519	12	797
Кругобайкальская	39	452	10	10
Забайкальская	2	570	13	490
Амурская	4	1009	15	700
Уссурийская	1	86	2	150

Сост. по: Энциклопедия. Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года в 2-х т. Т.1. / Под ред. к.и.н., Л.М.Епифановой, Б.Ю.Иванова. М., 2008. С.348.

²¹¹ Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации. 200 лет. М., 2013. С.140.

²¹² Энциклопедия. Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года в 2-х т. Т.1. / Под ред. к.и.н., Л.М.Епифановой, Б.Ю.Иванова. М., 2008. С.90.

С.Ю.Витте часто вспоминал данное обещание императору Александру III: «когда я сделался министром путей сообщения в феврале 1892 г., то во время одного из моих первых докладов император Александр III выразил своё желание, чтобы была выстроена железная дорога из Европейской России до Владивостока. <...> Он взял с меня как бы слово, что я эту мысль приведу в исполнение. Поэтому, когда я был министром путей сообщения и затем, когда я сделался 30 августа 1892 г. министром финансов, <...> я усердно проводил эту мысль о сооружении Великого Сибирского пути, и, насколько прежние министры задерживали это предприятие, настолько я, памятуя заветы императора Александра III, старался как можно быстрее осуществить этот путь»²¹³.

Первая мировая война 1914-1918 гг. предъявила Транссибирской магистрали повышенные требования, так как основной поток импортных грузов (в том числе вооружения от союзников по Антанте) направлялись во Владивосток из-за блокады Центральными державами Балтийского и Чёрного морей. Началось активное строительство вторых путей на всех дорогах, входящих в состав Великого Сибирского пути, которое продолжается на отдельных участках уже в наши дни. К 1916 году было построено и введено в эксплуатацию 5074 версты новых железных дорог на Дальнем Востоке, Урале и Северо-Западе Европейской России. Выдвигались смелые проекты Транспортной магистрали вдоль северного морского пути и были составлены подробные планы изысканий местностей вплоть до современной Якутии, однако этим и многим другим смелым проектам помешала революция и гражданская война.

Инженер путей сообщения Александр Васильевич Ливеровский писал: «Что может быть радостнее, чем видеть, как где-то в глухой тайге, в пустынной, безлюдной, бездорожной местности изо дня в день растут насыпи, углубляются выемки, расступаются горы, давая проход рельсовому пути, смиряются буйные потоки, оседланные красивыми мостами, и многоводные величественные реки подчиняются всепокоряющему человеческому уму. <...> А вокруг, на пустом месте, возникают копи, рудники, новые заводы, фабрики, селения, развивается

²¹³ *Vitte С.Ю.* Воспоминания. Полное издание в одном томе. М., 2010. С.329.

новая жизнь. Тайга отступает, болота высыхают, земля раскрывает свои недра и покорно отдает скрытые сокровища...»²¹⁴.

Транссибирская магистраль, построенная в начале XX в. сыграла огромную роль как стратегическая железная дорога в истории страны в целом. В самом начале Великой Отечественной войны, во время обороны Москвы, «воинские эшелоны с Дальнего Востока передвигались со скоростью 800-900 км в сутки»²¹⁵, что позволило увеличить численный состав советской армии, пополнить запасы боеприпасов, техники и продовольствия для мощного отпора немецко-фашистским захватчикам. После окончания войны с Германией в 1945 г. в течение трёх месяцев (с мая по июль) через Сибирь «на расстоянии 11000 км было переброшено 30 дивизий»²¹⁶ на Дальний Восток с Запада, что позволило решить успешные операции против войск милитаристской Японии.

В XXI веке ситуация меняется не в пользу России, когда её соседи густонаселённые государства (например, Япония) претендуют на слабозаселённые территории Дальнего Востока. В этой ситуации железные дороги выполняют важнейшую роль «в контроле над пространством и в образовании российских городов как социально-политических и транспортных центров»²¹⁷. В 2008 году китайским правительством был принят закон об отмене порога деторования в северных провинциях страны, граничащих с Россией. Ключевым фактором в современной политике и экономике является задача модернизации и возрождения многих участков Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. Это обстоятельство поможет стране «в процессах обеспечения национальной безопасности и национальных интересов»²¹⁸.

Сегодня Дальневосточная дорога также не отстаёт по темпам развития, несмотря на множество проблем. Если посмотреть на показатели до кризиса 2008 г., только в 2006 г. было перевезено «50 миллионов различных грузов и более 28

²¹⁴ Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь. Иркутск, 1984. С.111.

²¹⁵ Зуев В.Ф. Первопроходцы восточных магистралей. Хабаровск, 2001. С.6.

²¹⁶ Там же. С.7.

²¹⁷ Харламова Ю.А. Российский железнодорожный комплекс: политический анализ. М., 2012. С.17.

²¹⁸ Там же. С.20.

миллионов пассажиров»²¹⁹, что, несомненно, даёт основание полагать на улучшение пропускной способности и объёмов перевозок. За этими показателями стоят огромный опыт, добрые традиции и высокий профессионализм многотысячного отряда дальневосточных железнодорожников. Дальневосточная дорога и сегодня является важнейшим стратегическим партнёром в регионе, «в буквальном смысле даёт жизнь, и большим городам, и маленьким посёлкам, станциям, полустанкам»²²⁰, как это было много десятков лет назад во время строительства Уссурийской и Амурской железных дорог. Продолжаются инвестиции государства и компании ОАО «РЖД» в развитие инфраструктуры региона, строятся жилые дома, школы, больницы, храмы для работников железнодорожного транспорта. На Дальневосточной дороге работают и живут в местных населённых пунктах целые семьи железнодорожников в 4-5 поколении. Их предки приезжали сюда строить Транссиб и БАМ, и надолго закрепились в регионе.

Помимо решения хозяйственно-экономических и стратегических задач, стоит отметить роль железнодорожного транспорта как важного фактора культурного обмена между различными регионами страны, повышение международного престижа страны, социальных преобразований. Отдельные специалисты полагают, что перевозки по Транссибу между Европой и Азией не рентабельны, «вследствие повышения транзитных тарифов и переключения грузовых перевозок на трансокеанские маршруты», однако это только одна сторона вопроса. В этом отношении надо отметить политику российского правительства и компании ОАО «РЖД», направленную на повышения транзитных грузовых и пассажирских перевозок, что «даст возможность получать только на Транссибе до 15 млрд. долларов в год»²²¹.

²¹⁹ Гладких Т.И. Дорога сквозь века. Посвящается Дальневосточной железной дороге – 110 лет. 1897-2007 гг. Хабаровск, 2007. С.22.

²²⁰ Там же. С.36.

²²¹ Пашкова Т.Л. История и перспективы развития перевозок транзитных грузов на Транссибирской магистрали: Автореферат диссертации на соискание учёной степени канд. ист. наук. М., 2004. С.3.

Создание транспортного потока между Европой и Америкой через Россию благоприятно скажется на хозяйственном освоении малозаселённых территорий севера, а также на интеграции российских железных дорог в глобальную железнодорожную магистраль.

Список использованных источников и литературы

I. Источники

Неопубликованные источники:

Российский государственный исторический архив (РГИА):

1. Ф.292. Оп.2. Д.325. Журнал и ведомости. 1907. – 93 л.
2. Ф.292. Оп.9. Д.9. Об иностранных подданных, состоящих на службе и работах. – 1908. – 109 л.
3. Ф.292. Оп.10. Д.84. Подвижной состав. 23 марта 1911-11 января 1912 гг. – 1912. – 45 л.
4. Ф.292. Оп.10. Д.131. Перевозка рабочих на Дальний Восток. 2 января-1 декабря 1912 г. – 1912. – 143 л.
5. Ф.292. Оп.10. Д.143. Церкви, школы, улучшение быта. 31 января 1912 г.-1 декабря 1912 г. – 1912. – 220 л.
6. Ф.373. Оп.1. Д.9. О сооружении линии Северного (Графско-Хабаровского) участка Уссурийской железной дороги. – 1892. – 299 л.
7. Ф.373. Оп.1. Д.24. Подвижной состав (паровозы и вагоны). – 1894. – 209 л.
8. Ф.373. Оп.1. Д.218. О подвижном составе (паровозы, вагоны и их составные части). – 1892. – 334 л.
9. Ф.373. Оп.1. Д.232. О подвижном составе (паровозы, вагоны и их составные части). – 1893. – 298 л.
10. Ф.560. Оп.27. Д.6. Журнал и ведомости. – 1902. – 76 л.
11. Ф.1276 Оп.4. Д.315. Об учреждении полицейского управления на Амурской железной дороге в связи с началом работ по её постройке. 10-25 января 1908 г. – 1908. – 28 л.
12. Ф.1276. Оп.5. Д.293. Журнал Сопровождающего, образованного для рассмотрения вопросов, связанных с постройкой Амурской железной дороги. 21 января 1909 г. – 1909. – 7 л.
13. Ф.1276. Оп.7. Д.382. Дело Совета министров «Об отпуске средств на содержание служащих судебных учреждений и военной охраны на Амурской железной дороге. 10-30 октября 1913 г.». – 1913. – 18 л.

**Федеральное государственное бюджетное учреждение культуры
«Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации»
(ФГБУК ЦМЖТ России):**

1. КП.5056. Фа.424. Альбом видов постройки Средней части Амурской железной дороги 1910-1914 гг. в 2-х т. Т.1. – М.: Художественная мастерская товарищества «Образование», 1914. – 206 с.
2. КП.5057. Фа.425. Альбом видов постройки Средней части Амурской железной дороги 1910-1914 гг. в 2-х т. Т.2. – М.: Художественная мастерская товарищества «Образование», 1914. – 196 с.
3. КП.1519. Фа.125. Альбом фотографий. Мацкевич В. Уссурийская железная дорога. – Владивосток: Б.и., 1898. – 68 с.
4. КП.308. Фа.12 Альбом гравюр. Постройка Западной части Амурской железной дороги 1908-1913 гг. – М.: Художественная мастерская товарищества «Образование», 1913. – 120 с.
5. КП.847. Фа.60 Альбом фотографий. Хлебников А.П. Виды Уссурийской железной дороги. – СПб.: Альбомная фабрика А.Петерсен, 1893. – 84 с.
6. КП.4319. Фд.4955. Схематическая карта Амурской области с показанием Амурской железной дороги. 1911.

Опубликованные источники:

1. Витте С.Ю. Воспоминания. Полное издание в одном томе. – М.: «Издательство АЛЬФА-КНИГА», 2010. – 1247 с.
2. Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900-1902 гг. – М.: Издательство Юрайт, 2014. – 629 с.
3. Всеподданнейший отчёт о деятельности Министерства Путей Сообщения за 1913 г. – Пг.: Типография Министерства Путей Сообщения (Товарищества И.Н.Кушнерёв и Ко), 1914. – 145 с.
4. Ленин В.И. Полное собрание сочинений: в 55-ти т. Т.3. – М: Издательство политической литературы, 1975. – 675 с.

5. Мировая-Транзитная Сибирская железная дорога. Сообщение, сделанное в Собрании Инженеров Путей Сообщения, 8 марта 1897 года, инженером П.С.Краевским и дополненное заметками в пути через Сибирь до гор Хингана в Маньчжурии. – Иркутск: Типо-литография Л.И.Макушина, 1898. – 82 с.
6. Обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895-1904 гг. – СПб.: Типография Министерства Путей Сообщения (Товарищества И.Н.Кушнерев и Ко), 1906. – 470 с.
7. Общий устав Российских железных дорог (по официальному изданию 1906 г.) по 1 февраля 1908 г. с постановлениями и распоряжениями. / Сост. Н.Л.Брюль. – СПб.: Типография Министерства Путей Сообщения (Товарищества И.Н.Кушнерёв и Ко), 1908. – 1127 с.
8. Предварительный проект Амурской железной дороги генерала от инфантерии А.Н.Попова и барона фон Розенберга. – СПб.: Типо-литография В.О.Пастор, 1905. – 113 с.
9. Сообщение В.А.Мясоедова-Иванова на Экономическом обеде 23 января 1902 г. В какой степени Великий Сибирский путь может оправдать возлагаемые на него надежды. – СПб.: б.и., 1902. – 19 с.

II. Литература

Монографии и статьи

1. Абалкин Л.И. Экономические воззрения и государственная деятельность С.Ю.Витте. – М.: Институт экономики РАН, 1999. – 53 с.
2. Ананьич Б.В., Арефьева М.И., Морозан В.В. Кредит и банки в России до начала XX века: Санкт-Петербург и Москва. – СПб.: Издательство СПбГУ, 2005. – 667 с.
3. Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш. С.Ю.Витте и его время. – СПб.: Издательство «Дмитрий Буланин», 2000. – 430 с.
4. Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш., Панеях В.М. Власть и реформы. От самодержавия к Советской России. – М.: ОЛМА-ПРЕСС Экслибрис, 2006. – 734 с.
5. Беспалов Н.Г., Елисеева И.И. Железные дороги России в XX веке в зеркале статистики. – СПб: Нестор-История, 2008. – 226 с.

6. Бессолицын А.А., Кузьмичёв А.Д. Экономическая история России: Очерки развития предпринимательства. – М.: Издательский дом ГУ ВШЭ, 2005. – 242 с.
7. Бовыкин В.И. Финансовый капитал в России накануне Первой мировой войны. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2001. – 320 с.
8. Борзунов В.Ф. Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав. В 2-х ч. Ч.1. – М.: МИИТ, 2002. – 167 с.
9. Буркова В.Ф., Зуев В.Ф. Дальневосточная магистраль России. – Хабаровск: Частная коллекция, 1997. – 352 с.
10. Воронин М.И., Павлов В.Е. Великий Сибирский путь – плод замыслов учёных и питомцев Института Инженеров Путей Сообщения. – Л.: Типография ЛИИЖТа, 1991. – 14 с.
11. Гладких Т.И. Дорога сквозь века. Дальневосточной железной дороге – 110 лет. 1897-1997 гг. – Хабаровск: Группа компаний «Планета», 2007. – 320 с.
12. Государственное значение Амурской железной дороги. Доклад Д.И.Ревякина в общем собрании членов Приамурского Отдела Императорского Общества Востоковедения, состоявшемся под председательством Шталмейстера Н., Гондатти Л. 23 июня 1914 г. в г. Хабаровск. – Хабаровск: Типография Канцелярии Приамурского генерал-губернатора, 1914. – 36 с.
13. Гольянов А.Л., Косова Н.Е., Трунова И.А. Великий Сибирский путь. – М.: «Красивая страна», 2006. – 239 с.
14. Давыдов М.А. Всероссийский рынок в конце XIX-начале XX вв. и железнодорожная статистика. – СПб.: Издательство «Алетейя», 2010. – 832 с.
15. Дамешев И.Л., Зиновьев В.П., Ремнёв А.В. и др. Сибирь в составе Российской империи. – М.: Новое литературное обозрение, 2007. – 368 с.
16. Закревская Г.П. Центральный музей железнодорожного транспорта России: вчера, сегодня, завтра. 1813-2013 гг. // Страницы истории железнодорожного транспорта России. Сборник трудов. / Под ред. Г.П.Закревской. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2013. – С.6-29.

17. Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: её прошлое и настоящее: исторический очерк. – М.: Мысль, 1980. – 341 с.
18. Зензинов Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. – М.: «Транспорт», 1986. – 216 с.
19. Зуев В.Ф. Первопроходцы восточных магистралей. – Хабаровск: Частная коллекция, 2001. – 352 с.
20. Ильин Ю.Л., Колесов А.В., Лукьянин В.П. и др. Создание Великого Сибирского пути. В 2-х т. Т.2. – СПб.: Группа компаний «Евросиб», 2005. – 456 с.
21. Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь. – Иркутск: Восточно-Сибирское книжное издательство, 1984. – 142 с.
22. Калинин В.П. Великий Сибирский путь. Историко-экономический очерк. – М.: «Транспорт», 1991. – 248 с.
23. Коптелов В.Т. Великий Сибирский путь от Александра III до Николая II. Исторический очерк. – СПб.: Мандр и Ка, 2003. – 184 с.
24. Ливеровский А.В. Воспоминания строителя железных дорог / Сост. А.Э.Даммер, Д.Ю.Малеев. – Хабаровск: Издательство ДВГУПС, 2003. – 98 с.
25. Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891–1916 гг.). – СПб.; Иркутск: Издательство Иркутского педагогического института, 1995. – 189 с.
26. Платонов О.А., Диенко А.В. 1000 лет русского предпринимательства. – М.: Современник, 1995. – 479 с.
27. Поткина И.В. Правовое регулирование предпринимательской деятельности в России, XIX-первая четверть XX века. – М.: Издательство «НОРМА», 2011. – 304 с.
28. Пушкарёва И.М. Железные дороги и процессы социальной модернизации в России: середина XIX-начало XX в. // Железные дороги и процессы социальной модернизации России в XIX–начале XX в.: сборник материалов Международной конференции / Под ред. д.и.н., профессора И.М.Пушкарёва. – Тамбов: Издательский дом ТГУ имени Г.Р.Державина, 2009. – С.6-13.

29. Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог 1845-1955 гг. – М.: «Транспорт», 1995. – 564 с.
30. Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892-1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма / Под ред. В.Ю.Визе и Р.Л.Самойловича. – Л.: Издательство Ленинградского Восточного Института имени А.С. Енукидзе, 1928. – 631 с.
31. Сазонов В.Н. Путь к океану // Инженеры путей сообщения / Под ред. В.Г.Ряскина, С.В.Любимова. – М.: ООО «Путь Арт», 2003. – С.292-327.
32. Саханский В.А. Очерк Амурской области в связи с грузооборотом проектируемой Средне-Амурской железной дороги. – СПб.: «Товарищество Художественной печати», 1909. – 272 с.
33. Субботич Д.И. Амурская дорога и наша политика на Дальнем Востоке. – СПб.: Б.и., 1908. – 65 с.
34. Таранков В.И. Ценные бумаги Государства Российского. – М.; Тольятти: «АвтоВАЗбанк», 1992. – 648 с.
35. Унтербергер П.Ф. Приморская область. 1856–1898 гг. – СПб.: Б.и., 1900. – 121 с.
36. Утешева И.Я. Коллекция альбомов фотографий в фондах Центрального музея железнодорожного транспорта // Страницы истории железнодорожного транспорта России. Сборник трудов. / Под ред. Г.П.Закревской. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2013. – С.168-181.
37. Ухтомский Э.Э. Путешествие Государя Императора Николая II на Восток в 2-х т. Т.2. – СПб.: Типография Лейпциг, 1897. – 328 с.
38. Фадеев Г.М., Анисимов П.С. и др. Железные дороги России: история и современность в фотодокументах. – СПб.: Издательство агентства «Петро-Ньюс», 1996. – 289 с.
39. Фадеев Г.М., Амелин С.В., Богданов Г.И. и др. История железнодорожного транспорта России в 2-х т. Т.1: 1836-1917 гг. – СПб.: «Транспорт», 1994. – 336 с.

40. Харламова Ю.А. Российский железнодорожный комплекс: политический анализ. – М.: Инфра-М, 2012. – 182 с.

41. Шмуккер М.М. Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913-1922 годы (в связи с общими экономическими явлениями жизни страны). – М.: «Транспечать», 1923. – 294 с.

Справочные и энциклопедические издания, путеводители:

1. Аксёненко Н.Е., Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. – М.: «Транспорт», 2001. – 335 с.

2. Архитектурное путешествие по железной дороге. Альбом проектов, эскизов и фотографий. / Под ред. Е.В. Борисова. – М.: Студия «4+4», 2010. – 280 с.

3. Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Под ред. Н.С.Конарева. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. – 559 с.

4. История железнодорожного транспорта России, XIX-XXI вв. / Под ред. чл.-кор. РАН Е.И.Пивовара. – М.: Издательский Дом Мещерякова, 2012. – 736 с.

5. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге от Санкт-Петербурга до Владивостока / Под ред. А.И.Дмитриева-Мамонова. – СПб.: Типография Товарищества И.И.Кумнерева и Ко, 1914. – 548 с.

6. Путешествуйте сами: Транссиб. Практический путеводитель. – М.: Издатель и составитель В.А.Крыштановский, 2010. – 238 с.

7. Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации. 200 лет. / Под ред. Г.П.Закревской. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2013. – 428 с.

8. Филиппов М.М., Уздин М.М., Ефименко Ю.И и др. Железные дороги. Общий курс (3-е изд., переработ. и доп.). – М.: Транспорт, 1981. – 343 с.

9. Энциклопедия. Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года в 2-х т. Т.1. / Под ред. к.и.н., Л.М.Епифановой, Б.Ю.Иванова. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2008. – 1470 с.

10. Энциклопедия. Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года в 2-х т. Т.2. / Под ред. к.и.н., Л.М.Епифановой, Б.Ю.Иванова. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2008. – 2009 с.

Авторефераты и диссертации на соискание учёных степеней:

1. Илларионов А.А. Государственная политика и частная инициатива как факторы развития транспортной системы Дальнего Востока России (вторая половина XIX-начала XX в.): диссертация на соискание учёной степени канд. ист. наук. – Владивосток, 2005. – 275 с.
2. Пашкова Т.Л. История и перспективы развития перевозок транзитных грузов на Транссибирской магистрали: Автореферат диссертации на соискание учёной степени канд. ист. наук. – М., 2004. – 23 с.
3. Чач Е.А. Ориентализм в общественном и художественном сознании Серебрянного века: диссертация на соискание учёной степени канд. ист. наук. – СПб., 2012. – 338 с.

Электронные ресурсы:

1. История Транссибирской магистрали [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://web-balancer-main.rian.ru/infografika/20110531/382217458.html>.
2. Схематическая карта Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.quickiwiki.com/ru/Уссурийская_железная_дорога.

Приложение

Список приложений

- Приложение 1. Карта Амурской области. Начало XX в.
- Приложение 2. Структурная схема управления строительством Великого Сибирского пути. 1894 г.
- Приложение 3. Схематическая карта Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог. 1900-е гг.
- Приложение 4. Производство земляных работ на железнодорожной пристани на р. Амур в Хабаровске. 1895 г.
- Приложение 5. Мост на реке Хор. 1896 г.
- Приложение 6. Ссыльнокаторжные рабочие на 685 версте Уссурийской железной дороги. 1897 г.
- Приложение 7. Список паровозов и пассажирских вагонов Уссурийской железной дороги на 1 января 1896 г.
- Приложение 8. Число товарных вагонов на Уссурийской железной дороге на 1 января 1896 г.
- Приложение 9. Паровозное здание на 6 паровозов на станции Никольское. 1898 г.
- Приложение 10. Станция Никольское перед приездом генерал-губернатора. 1898 г.
- Приложение 11. Записка №15687 от 9 октября 1913 г. Н.В.Плеве.
- Приложение 12. Расчёт стоимости Жандармского Полицейского Управления Амурской железной дороги. 1913 г.
- Приложение 13. Схематическая карта Амурской области с показанием Амурской железной дороги. 1911 г.
- Приложение 14. Управление по постройке средней части Амурской железной дороги в Благовещенске. 1914 г.
- Приложение 15. Разработка трудом арестантов выемки версты 516 пик. №20-24. 1912 г.
- Приложение 16. Мост через Зею у Алексеевска вид со стороны Хабаровска. 1913 г.

Приложение 17. Экскаватор №3 в выемке 424 версты. 1913 г.

Приложение 18. Приезд рабочих, выписанных на постройку Амурской железной дороги из Европейской части России. 1913 г.

Приложение 19. Количество рабочих нанятых для работ на Средней части Амурской железной дороги по губерниях по состоянию на 6 марта 1912 г.

Приложение 20. Город Алексеевск. Здание детского приюта. 1914 г.

Приложение 21. Общие данные по переселению в Амурской области. 1908 г.

Приложение 22. Свободные переселенческие участки в Амурской области на 1 января 1908 г.

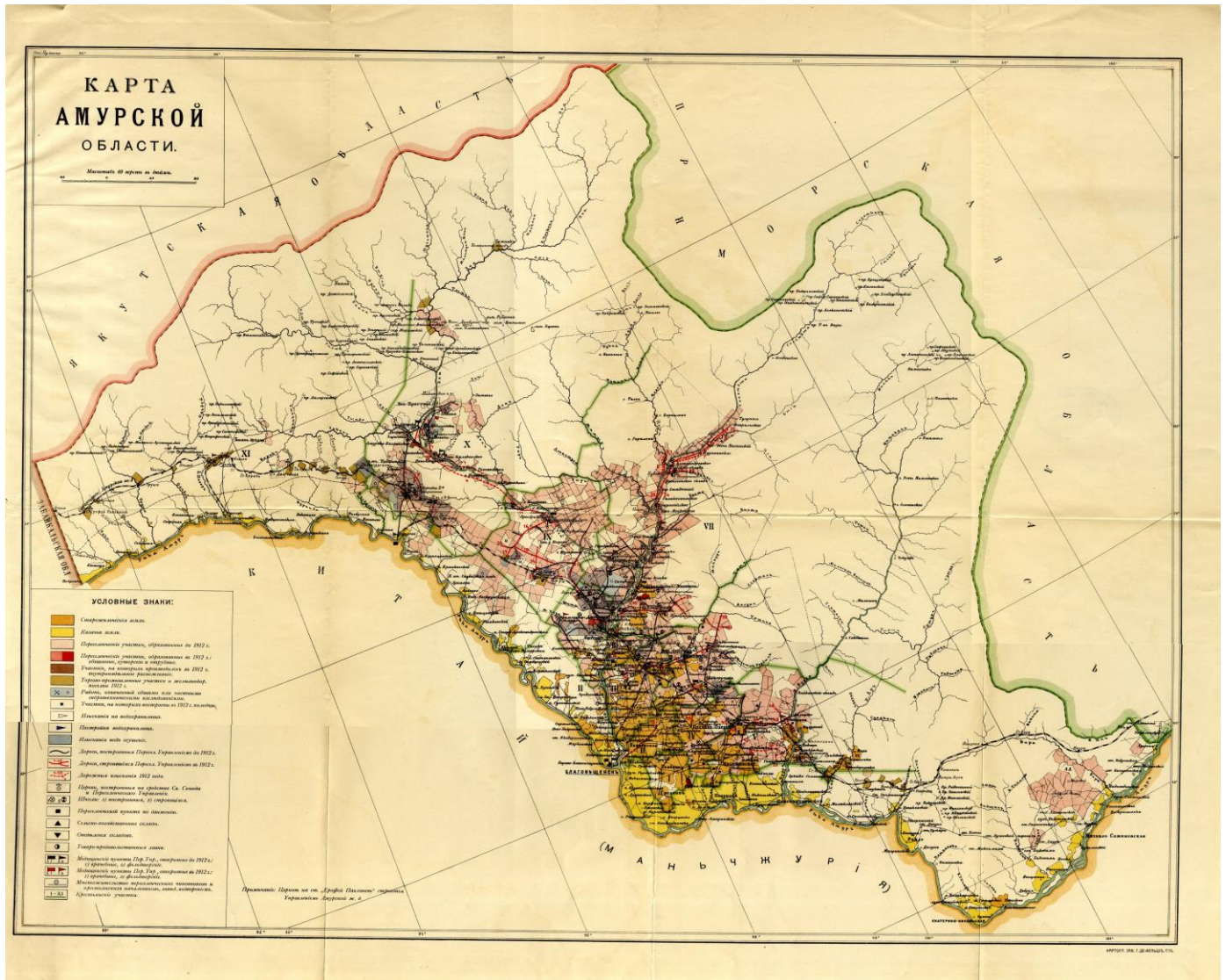
Приложение 23. Церковь при станции Талдан во имя Святой Троицы. 1914 г.

Приложение 24. Развитие экономики России в 1894-1913 гг.

Приложение 1.

Карта Амурской области. Начало XX в.

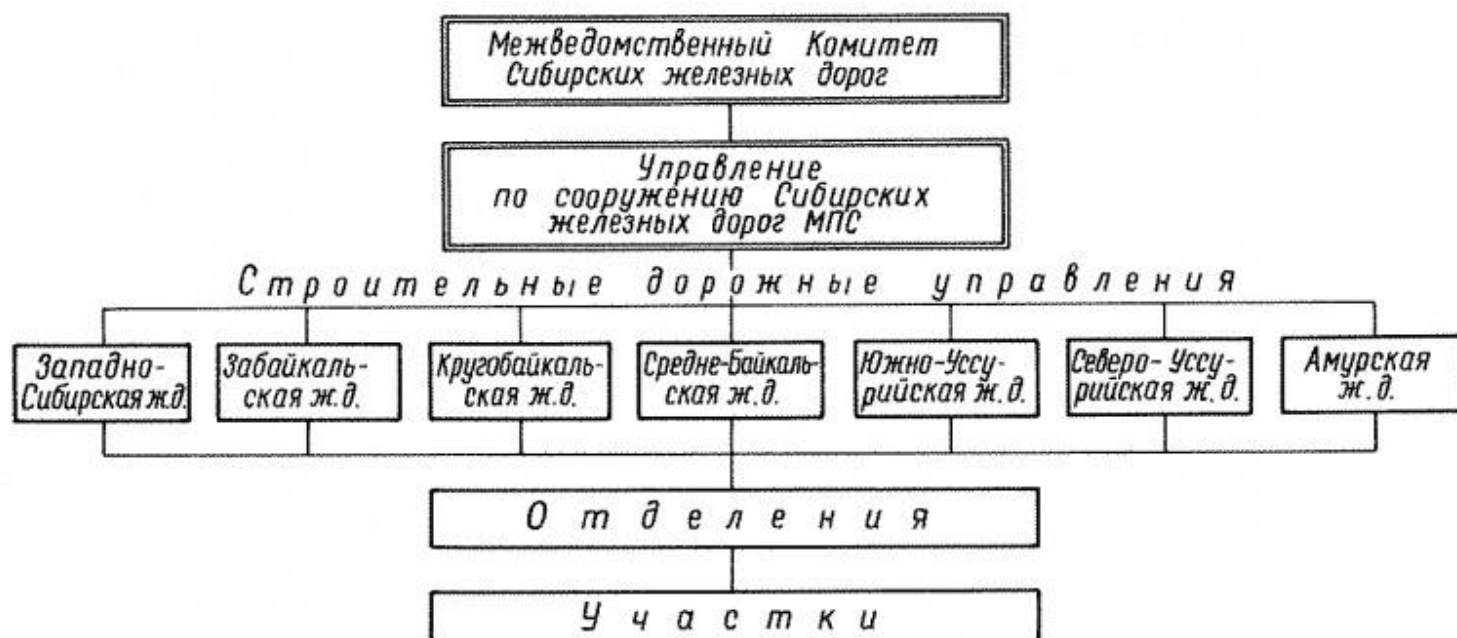
(Саханский В.А. Очерк Амурской области в связи с грузооборотом проектируемой Средне-Амурской железной дороги. – СПб., 1909. С.271)



Приложение 2.

Структурная схема управления строительством Великого Сибирского пути (1894 г.)

(Фадеев Г.М., Амелин С.В., Богданов Г.И. и др. История железнодорожного транспорта России в 2-х т. Т.1: 1836-1917 гг. – СПб., 1994. С.151)



Приложение 3.

Схематическая карта Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог. 1900-е

ΓΓ.

(Схематическая карта Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог

[Электронный ресурс] – Режим доступа:

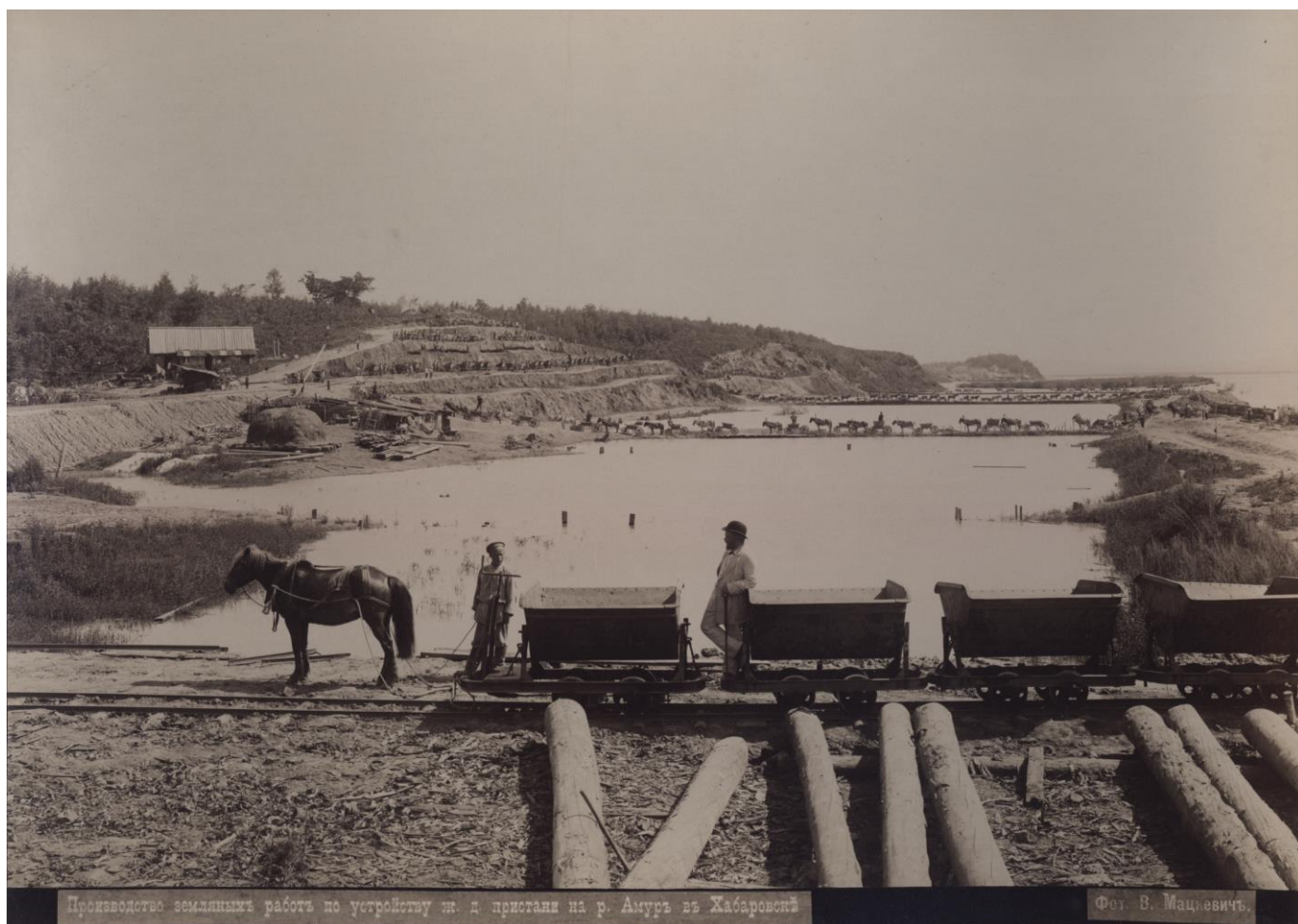
[http://www.quickiwiki.com/ru/Уссурийская железная дорога](http://www.quickiwiki.com/ru/Уссурийская_железная_дорога))



Приложение 4

Производство земляных работ на железнодорожной пристани на р. Амур в
Хабаровске. 1895 г.

*(ФГБУК ЦМЖТ РФ. КП.1519. Фа.125. Альбом фотографий. Мацкевич В.
Уссурийская железная дорога. – Владивосток, 1898. Л.46)*



Производство земляных работ по устройству ж. д. пристани на р. Амуръ въ Хабаровскѣ

Фот. В. Мацкевичъ.

Приложение 5

Мост на реке Хор. 1896 г.

(ФГБУК ЦМЖТ РФ. КП.1519. Фа.125. Альбом фотографий. Мацкевич В.

Уссурийская железная дорога. – Владивосток, 1898. Л.6)



Приложение 6

Ссыльнокааторжные рабочие на 685 версте Уссурийской железной дороги. 1897 г.

(ФГБУК ЦМЖТ РФ. КП.1519. Фа.125. Альбом фотографий. Мацкевич В.

Уссурийская железная дорога. – Владивосток, 1898. Л.16)



Работы ссыльно-кааторжных на 685 верстах.

Фот. В. Мацкевич

Приложение 7

Численность паровозов и пассажирских вагонов Уссурийской железной дороги на
1 января 1896 г.

(РГИА. Ф. 373. Оп. 1. Д. 24. Л. 113-114)

Наименование	Число	Вагоны		Итого
		С тормозами	Без тормозов	
<u>Южный участок</u>				
Паровозы				
8-колёсные паровозы (Компаунд) №№201-204	4			4
6-колёсные паровозы (Балдвина) №№31-52	22			22
Маневровый паровоз (кукушка) №101	1			1
Вагоны пассажирские (Балтийского завода)				
Салон-вагоны №№1-2	2	2	1	2
Вагоны II класса №№151-155	5	3	2	5
Вагоны III класса №№361-364 и 281	5	4	1	5
Вагоны III класса с почтовыми отделениями №№571-575	5		5	5
Арестантские вагоны №№671-672	2		2	2
<u>Северный участок</u>				
Паровозы				
6-колёсные паровозы (Гуэна) №№226-245	20			20

Приложение 8

Численность товарных вагонов Уссурийской железной дороги на 1 января 1896 г.

(РГИА. Ф. 373. Оп. 1. Д. 24. Л. 115)

Наименование	Число вагонов согласно договору	№№ вагонов	Число вагонов принятых		
			Крытых	Платформ	Итого
Южный участок					
Крытых вагонов					
Коломенского завода	150	1001-1150	61	89	150
Брянского завода	150	1151-1300	99	51	150
Платформ					
Путиловского завода длиною в 21 фут	72	10001- 10072		72	72
Северный участок					
Крытых вагонов					
Путиловского завода	89	8185-8273	53	36	89
Балтийского завода	149	5201-5349	91	58	149
Платформ					
Парка казённых железных дорог и Курско-Харьково- Азовской железной дороги		10201- 10256		56	56
Курско-Харьково- Азовской железной дороги длиной 21 фут		10201- 10152		52	52
Забайкальской железной дороги (платформ)		10301- 10330 422738- 422799		92	92

Приложение 9

Паровозное здание на 6 паровозов на станции Никольское. 1898 г.
(ФГБУК ЦМЖТ РФ. КП.847. Фа.60. Альбом фотографий. Хлебников А.П. Виды
Уссурийской железной дороги. – СПб., 1893. Л.22)



Приложение 10

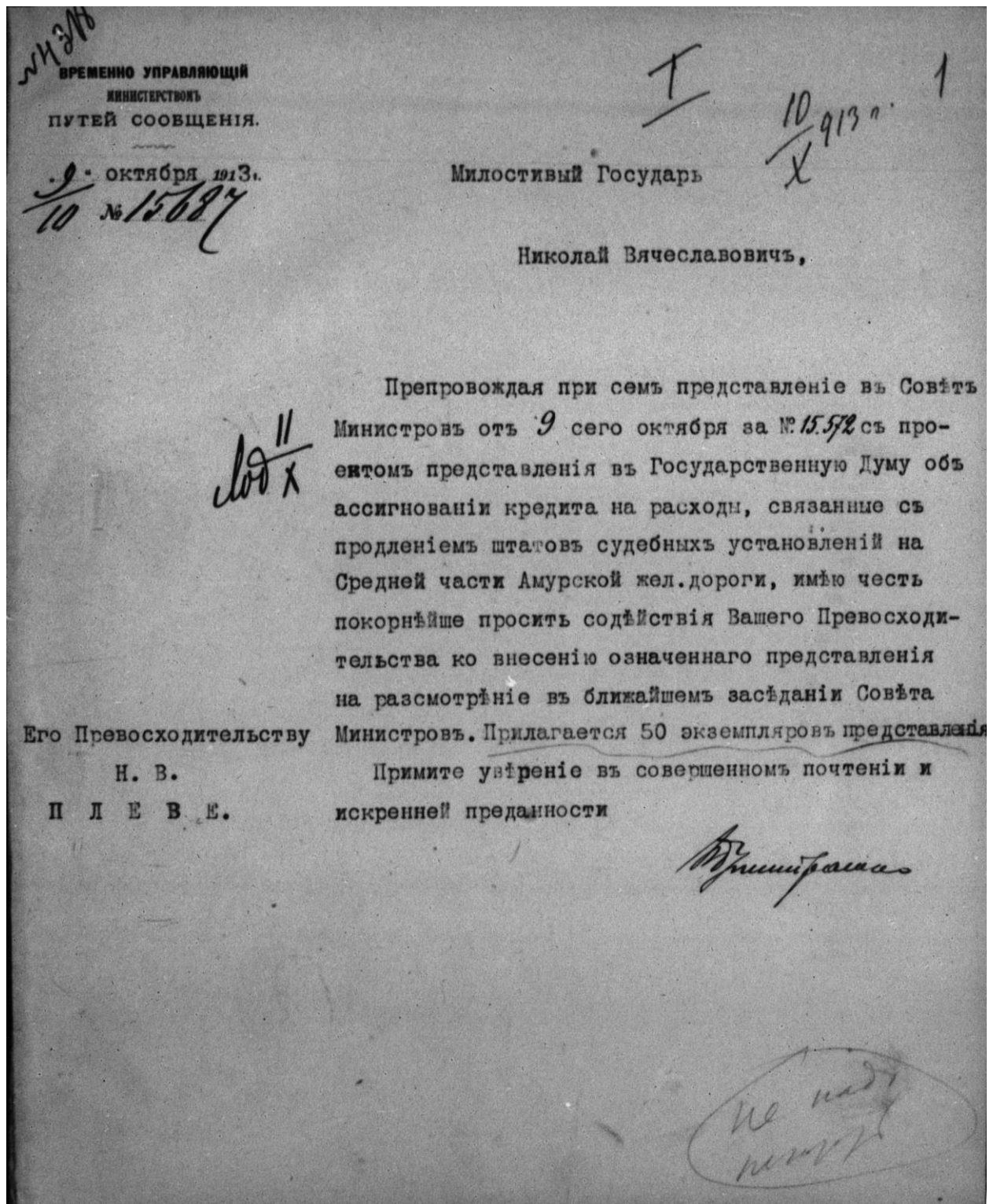
Станция Никольское перед приездом генерал-губернатора. 1898 г.
(ФГБУК ЦМЖТ РФ. КП.847. Фа.60. Альбом фотографий. Хлебников А.П. Виды
Уссурийской железной дороги. – СПб., 1893. Л.25)



Приложение 11

Записка №15687 от 9 октября 1913 г. Н.В.Плеве

(РГИА. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 315. Л.3)



Приложение 12

Расчёт стоимости Жандармского Полицейского Управления Амурской железной
дороги. 1913 г.

(РГИА. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 315. Л. 3)

3

РАСЧЕТЪ

стоимости содержанія Жандармскаго Полициискаго Управленія Амурской
железной дороги.

Наименованіе предметовъ доволь- ствія.	Въ годъ.	Всего	Р.	К.	
	Офицерскимъ чинамъ.		Нижнимъ чинамъ.		
	Р.	К.	Р.	К.	
<u>Едино временно.</u>					
<u>По смѣтѣ Главнаго Артиллерійскаго Управленія:</u>					
На заведеніе винтовокъ /карибинъ/...	-	-	6200	-	6200 -
„ револьверовъ.....	-	-	175	-	175 -
„ шашекъ.....	-	-	75	-	75 -
„ боевухъ.....	-	-	1450	-	1450 -
„ комплектныхъ патроновъ	-	-	415	-	415 -
<u>Итого.....</u>	-	-	8315	-	8315 -
<u>По смѣтѣ Главнаго Интендантскаго Управленія</u> приблизительно:					
На обмундированіе и снаряженіе.....	-	-	5855	-	5855 -
„ теплыя вещи.....	-	-	2226	-	2226 -
„ построение и шитье вещей, амуни- ция деньги и проч.....	-	-	2603	30	2603 30
Въ пособіе за второсрочное обмунди- рованіе.....	-	-	3932	60	3932 60
<u>Итого.....</u>	-	-	14616	90	14616 90
<u>Всего едино временно приблизительно..</u>	-	-	22931	90	22931 90

W526

Е ж е г о д н о .

По сметѣ Главнаго Артиллеріѣнскаго
Управленія:

На практическую стрѣльбу припасами	21	68	516	60	538	28
„ „ „ „ „ деньгами..	1	04	27	30	28	34
„ ремонтъ оружія.....	-	-	142	60	142	60
И т о г о...	22	72	686	50	709	22

По сметѣ Главнаго Интендантскаго
Управленія:

Ж а л о в а н ь е.....	14208	-	89526	-	103734	-
С т о л о в н ы я.....	9540	-	-	-	9540	-
Р а з ѣ з д н ы я.....	2600	-	-	-	2600	-
Н а п р и с л у г у.....	1920	-	-	-	1920	-
К в а р т и р н ы я.....	4214	15	натурою	-	4214	15
На наемъ помѣщеній для канцеляріи..	500	-	-	-	500	-
„ канцелярскіе расходы.....	1300	-	1050	-	2350	-
Провіантское и приварочное доволь- ствие.....	630	-	200	-	830	-
На срочное обмундированіе и снаря- женіе.....	-	-	3888	28	3888	28
„ ремонтъ теплыхъ вещей.....	-	-	766	50	766	50
„ шитье и постройка вещей и проч...	-	-	1564	50	1564	50
И т о г о.....	34912	15	96995	28	131907	43

Всего ежегодно во время открытія движенія.....	34934	87	97681	78	132616	65
Кромѣ того во время постройки доро- ги добавочныхъ разѣздныхъ денегъ..	11000	-	-	-	11000	-
Итого во время постройки доро- ги.....	45934	87	97631	78	143616	65

Начальникъ Штаба, Генераль-
наго Штаба Генералъ-Майоръ

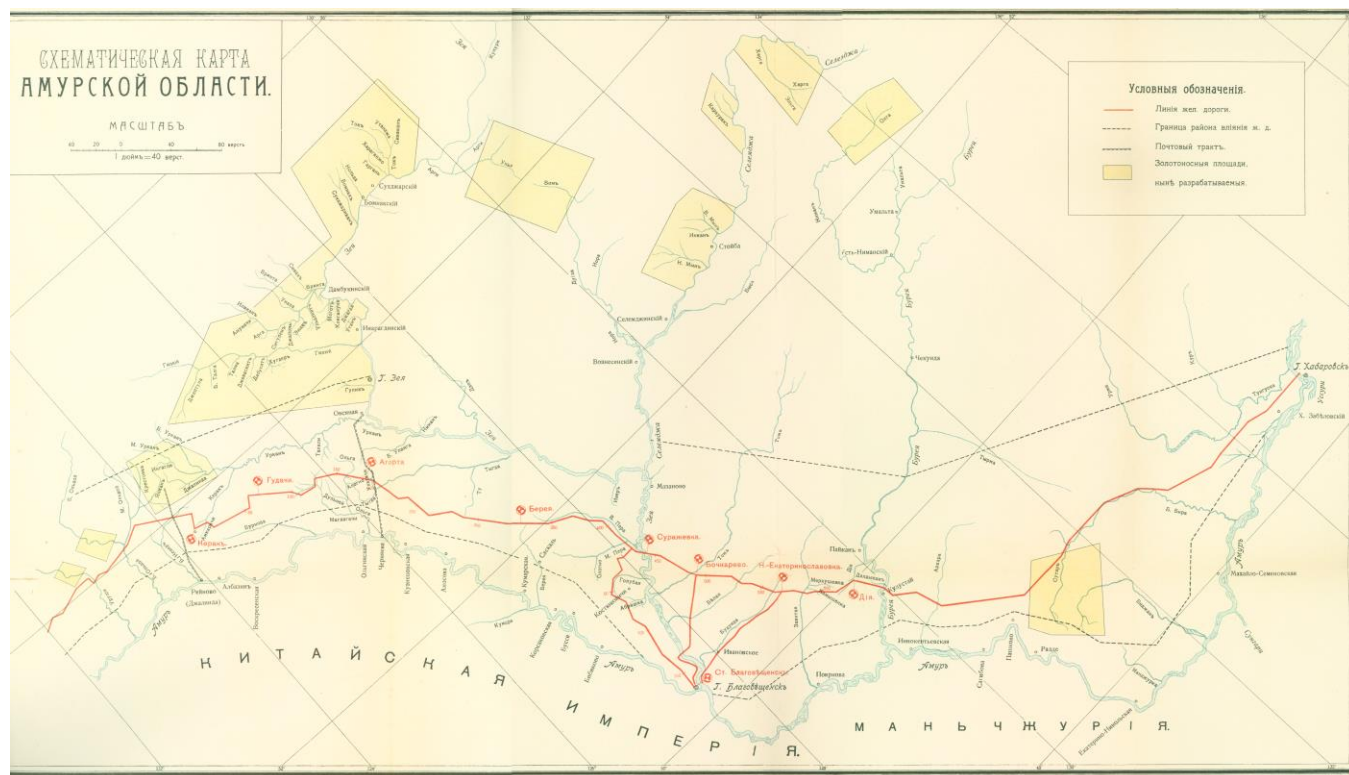
Старшій Адъютантъ.

Подполковникъ

Приложение 13

Схематическая карта Амурской области с показанием Амурской железной дороги.
1911 г.

(ФГБУК ЦМЖТ РФ. КП.4319. Фд.4955. Схематическая карта Амурской области
с показанием Амурской железной дороги. 1911)



Приложение 14

Управление по постройке средней части Амурской железной дороги в
Благовещенске. 1914 г.

*(ФГБУК ЦМЖТ РФ. КП.5056. Альбом видов постройки Средней части Амурской
железной дороги 1910-1914 гг. в 2-х т. Т.1. – М., 1914. Л.1)*



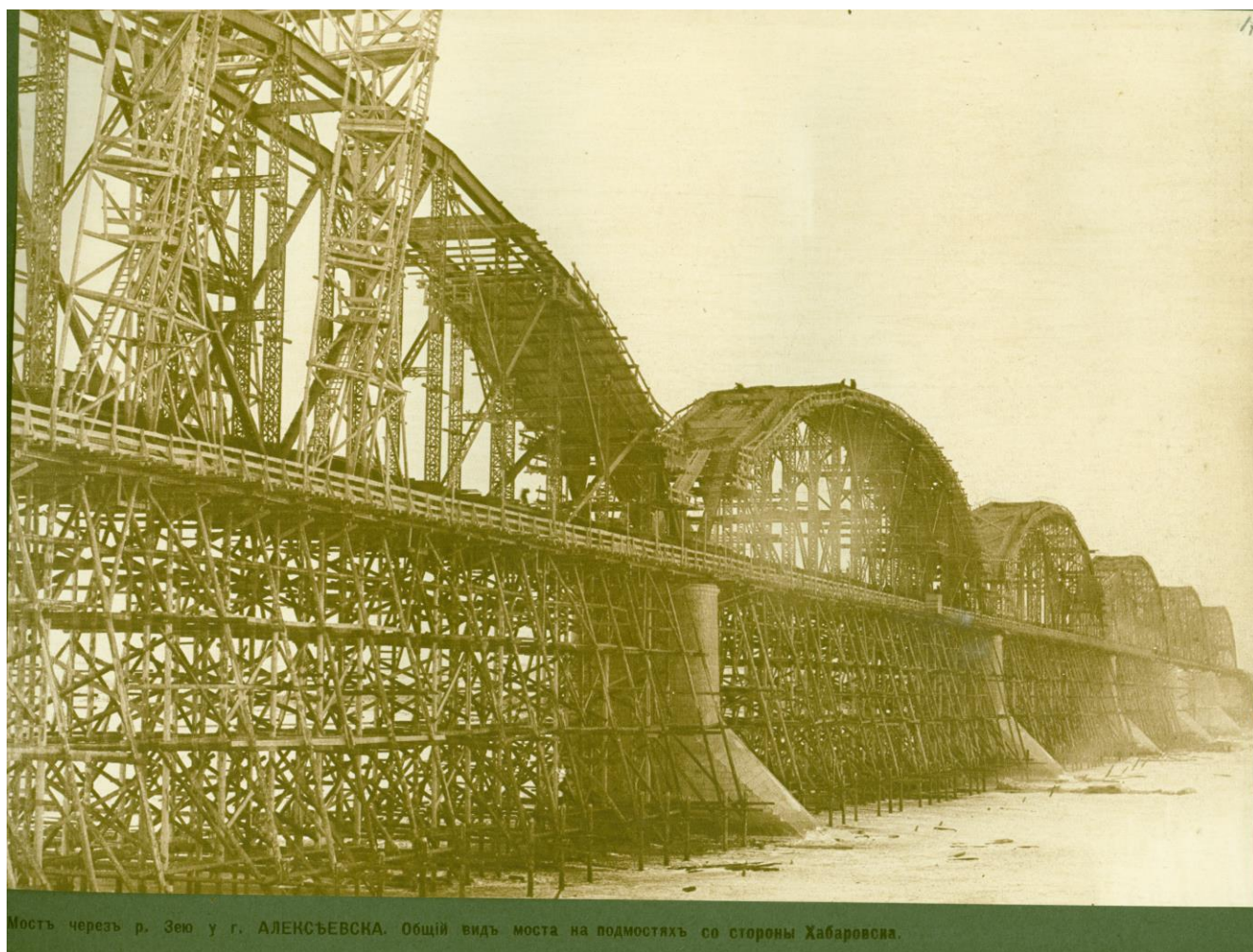
Приложение 15

Разработка трудом арестантов выемки версты 516 пик. №20-24. 1912 г.
(ФГБУК ЦМЖТ РФ. КП.308. Фа.12 Альбом фотографий. Постройка Западной
части Амурской железной дороги 1908-1913 гг. – М., 1913. Л.223)



Приложение 16

Мост через Зею у Алексеевска вид со стороны Хабаровска. 1913 г.
(ФГБУК ЦМЖТ РФ. КП.5057. Фа.425. Альбом видов постройки Средней части
Амурской железной дороги 1910-1914 гг. в 2-х т. Т.2. – М., 1914. Л.17)



Приложение 17

Экскаватор №3 в выемке 424 версты. 1913 г.

*(ФГБУК ЦМЖТ РФ. КП.5056. Фа.424. Альбом видов постройки Средней части
Амурской железной дороги 1910-1914 гг. в 2-х т. Т.1. – М., 1914. Л.175)*



Приложение 18

Приезд рабочих, выписанных на постройку Амурской железной дороги из
Европейской части России. 1913 г.

*(ФГБУК ЦМЖТ РФ. КП.308. Фа.12 Альбом фотографий. Постройка Западной
части Амурской железной дороги 1908-1913 гг. – М., 1913. Л.187)*



Приложение 19

Количество рабочих нанятых для работ на Средней части Амурской железной
дороги по губерниям по состоянию на 6 марта 1912 г.

(РГИА. Ф. 292. Оп. 10. Д. 131. Л. 45)

Губернии	Количество рабочих (чел.)
Виленская	400
Витебская	590
Владимирская	350
Вологодская	800
Гродненская	3110
Калужская	2788
Киевская	500
Ковенская	50
Минская	100
Нижегородская	2600
Новгородская	700
Пензенская	1075
Рязанская	2701
Симбирская	1200
Смоленская	2976
Тамбовская	2122
Тульская	1456
Всего	23518

Приложение 20

Город Алексеевск. Здание детского приюта. 1914 г.

*(ФГБУК ЦМЖТ РФ. КП.5056. Фа.424. Альбом видов постройки Средней части
Амурской железной дороги 1910-1914 гг. в 2-х т. Т.1. – М., 1914. Л.181)*



Приложение 21

Общие данные по переселению в Амурской области. 1908 г.

(Саханский В.А. Очерк Амурской области в связи с грузооборотом проектируемой Средне-Амурской железной дороги. – СПб.: «Товарищество художественной печати», 1909. С.18-19)

Годы	Душ обоего пола	В том числе	
		Переселенцев	Ходоков
1897	86.676	68.896	17.780
1898	202.720	148.317	54.403
1899	223.209	170.136	53.073
1900	219.283	166.266	53.017
1901	120.249	89.088	31.161
1902	110.930	81.921	29.009
1903	114.836	85.824	29.012
1904	46.732	40.001	6.731
1905	44.019	38.750	5.269
1906	218.878	141.294	77.584
1907	577.000	-	-
1908 до 1 ноября	728.804	639.870	88.934

Приложение 22

Свободные переселенческие участки в Амурской области на 1 января 1908 г.

(Саханский В.А. Очерк Амурской области в связи с грузооборотом проектируемой Средне-Амурской железной дороги. – СПб., 1909. С.149)

Подрайоны, где имеются свободные переселенческие участки	Волости, где имеются свободные переселенческие участки	Долей	
		Душевных	Семейных
Селемджинский подрайон	Красноярская волость	10.104	35
Селемджинский подрайон	Амурско-Зейская волость	179	11
Томско-Бельский подрайон	Томская волость	3.823	11
Томско-Бельский подрайон	Бельская волость	804	-
Бурейско- Архарский подрайон	Завитинская волость	1690	1
Бурейско- Архарский подрайон	Песчано-Озёрская волость	129	-
Зейский подрайон		2959	25
Черняевский подрайон		1781	39
Итого		21.469	122

Приложение 23

Церковь при станции Талдан во имя Святой Троицы. 1914 г.

*(ФГБУК ЦМЖТ РФ. КП.5056. Фа.424. Альбом видов постройки Средней части
Амурской железной дороги 1910-1914 гг. в 2-х т. Т.1. – М., 1914. Л.27)*



Приложение 24

Развитие экономики России в 1894-1913 гг.

(Абалкин Л.И. Экономические воззрения и государственная деятельность
С.Ю.Витте. – М., 1999. С.32)

	1894 г.	1913 г.	1913 г. в % к 1894 г.
Продукция промышленности (в границах СССР до 1939 г.), млрд. руб.	1383,0	4763,0	344,3
Выплавлено чугуна, млн. пудов	81,3	283,0	349,3
Добыто угля, млн. пудов	534,9	2200,1	411,2
Потреблено железа на душу населения, пудов	0,98	1,82	185,7
Длина железнодорожной сети на конец года, тыс.км.	35,2	70,2	199,4
Оборот внешней торговли, млн.руб.	1222,4	2894,1	236,8